3 montevideo
EN EL SIGLO XIX

alfredo r. castellanos



montevideo EN EL SIGLO XIX

alfredo r. castellanos

DE LA "CIUDAD VIEJA" AL "GRAN MONTEVIDEO"

El "departamento" de Montevideo fue creado el 27 de enero de 1816 por el Cabildo Gobernador de dicha ciudad con la aprobación de Artigas, Gobernador y Capitán General de la Provincia Oriental, dada en su Cuartel General de Purificación el 3 de febrero siguiente; abarcaba la ciudad capital y sus extramuros "hasta la linea del Peñarol".

Resulta difícil precisar sus límites con exactitud, pero sobre la base de los antecedentes jurisdiccionales de la época puede señalárseles aproximadamente así: el arroyo Miguelete desde su desembocadura en la bahía hasta la altura del arroyo Peñarol, pequeño afluente de aquél por su margen derecha; y la línea amojonada de los "propios" de la ciudad que se iniciaba en aquel lugar, pasaba por la falda del Cerrito de la Victoria y terminaba en el Río de la Plata próximo al Buceo.

Sus límites actuales fueron fijados por decreto del 28 de agosto de 1835, suscrito por el presidente Oribe y su ministro Francisco Llambí, en los siguientes términos:

"1° El río de Santa Lucía desde su embocadura en el de la Plata hasta la confluencia del arroyo de las Piedras en él, y el giro de este último hasta su origen en la cuchilla de Pereira, que vierte aguas a Canelón chico, Miguelete y Toledo.

"2° Desde la cabeza de dicho arroyo de las Piedras, continuará la línea divisoria por el giro de la cuchilla denominada de Pereira, tocando las vertientes del arroyo de Toledo de cuyo curso será el límite del departamento por esta parte, continuando hasta su confluencia con la barra de Carrasco, y de allí a su embocadura en el Río de la Plata."

Era entonces y es aún el departamento más pequeño de la República (528 kms²), y hasta la segunda mitad del siglo pasado no hubo otro núcleo de población importante fuera de su capital.

La historia del desarrollo del departamento de Montevideo comienza, pues, en aquélla.

A tres cuartos de siglo de su fundación la planta urbana de Montevideo manteníase dentro de sus estrechos límites originarios, en tanto que su población había aumentado en forma considerable.

Apenas si un raleado caserío asomaba a extramuros hasta el "ejido" y en terrenos de Propios de la ciudad, que comenzaba a destacar los nombres del Cordón, la Aguada, las Tres Cruces, la Estanzuela, el Peñarol, la Aldea, en los documentos y planos de la época.

La población montevideana a principios del siglo XIX ascendía a unos 15.000 habitantes, de los cuales 10.000 correspondían al "casco de la ciudad" y 5.000 a sus arrabales, ejido y propios; estos últimos vivían en unas 600 casas de ladrillo o de barro, con techo de paja.

En esta época la mitad o más de la planta urbana de Montevideo no estaba edificada; la mayoría de sus casas seguía siendo de paredes de piedra o ladrillo y techo de teja, y sólo unas 300 lo eran de azotea, de uno o dos pisos.

El asalto y toma de la plaza por los ingleses en 1807, y la revolución oriental de 1811 que impuso por dos veces consecutivas (mayo-octubre de 1811 y noviembre de 1812 a junio de 1814) un riguroso sitio a la ciudad por las fuerzas patriotas, redujeron notablemente aquella expansión poblacional fuera de muros, la que se reiniciaría luego del cese del dominio español en 1814.

Durante el transcurso de casi un siglo de duración efectiva de este dominio sobre nuestro suelo se construyeron grandes obras públicas en Montevideo; de ellas aún subsisten cuatro: la Catedral

(1790-1804), el Cabildo (1804-12), la capilla de la Caridad (1798-1807) aneja al actual Hospital Maciel, y la fortaleza del Cerro (1809-1811); otras —algunas de ellas lamentablemente— han desaparecido, tales como el Convento de San Francisco, el Fuerte de Gobierno, las murallas y el enorme bastión de la Ciudadela que cerraba la ciudad por el este (de los que sólo se conserva el portal de entrada de esta última); el fuerte San José, el Parque de Ingenieros, la Casa de Ejercicios, el Hospital del Rey, la Casa de Comedias, las Bóvedas (de las que solamente resta una casamata).

Las luchas contra las sucesivas dominaciones portuguesas (1816-20) y brasileña (1825-1828) hicieron de las afueras de la ciudad escenario de frecuentes guerrillas entre fuerzas patriotas y extranjeras, con las consiguientes depredaciones en las viviendas y sementeras de los vecinos de extramuros; así lo atestiguan ilustrados visitantes como Freycinet y Saint-Hilaire al describir las desoladas campiñas de los alrededores de Montevideo a fines del primer cuarto de siglo XIX.

La población de Montevideo permaneció más o menos estable durante este período, y pocas fueron las obras públicas de importancia realizadas en la ciudad salvo la iniciación del nuevo Hospital de Caridad (actual Maciel) en 1825. Un cálculo de la población del país realizado en 1829, a los efectos de la fijación del número de representantes a la primera Asamblea General Legislativa, asignaba al departamento de Montevideo 14.000 habitantes y 2.800 hogares o viviendas.

LA "CIUDAD NUEVA"

El 25 de agosto de 1829 la flamante Asamblea General Constituyente del nuevo Estado Oriental aprobó la ley por la que se disponía la demolición de toda la fortificación de la parte de tierra de Montevideo, al igual que la de Colonia del Sacramento. Respecto a la primera su demolición inicióse en setiembre de aquel año comenzando por el portón Viejo o de San Pedro ubicado a la altura de las calles San Pedro y San Telmo (actuales 25 de Mayo y Bartolomé Mitre); después se abrieron seis boquetes en el muro Este frente a las de San Sebastián, San Gabriel, San Luis, San Ramón y las Bóvedas (actuales calles Rincón, Buenos Aires, Cerrito, Reconquista y 25 de Agosto, respectivamente), quedando sin abrir hacia afuera la calles de San Miguel y San Carlos (actuales Piedras y Sarandí), la segunda cerrada por la imponente mole de la Ciudadela, cuyo proceso de demolición no comenzó hasta 1833.

A poco de dar término a la apertura de las murallas, el encargado de dichas obras, Sargento Mayor de Artillería D. José María Reyes, recibió del Ministerio de Guerra, el 26 de octubre de 1829, la orden de pasar "sin demora" a delinear la nueva población en el llamado "campo de Marte", que era la extensión comprendida entre la muralla Este y el ejido de la ciudad, debiendo presentar el plano correspondiente, cuyo original, dibujado por D. Juan Manuel Blanes e Irigoyen en 1836, se conserva en nuestra Biblioteca Nacional.

Dentro de aquel perímetro delineó Reyes la "nueva ciudad", compuesta de 136 manzanas de cien varas de lado, y dos plazas que corresponden aproximadamente a la mitad este de la actual plaza Independencia y a la actual plaza Cagancha; ese trazado, con pocas modificaciones, subsiste aún para la parte de Montevideo comprendida entre las calles Florida, Galicia, Médanos e Isla de Flores, que es la "Ciudad nueva" propiamente dicha.

Por decreto de 19 de octubre de 1833 el Ministerio de Gobierno dispuso la apertura de la Ciudadela, que ocupaba aproximadamente la mitad oeste de la actual plaza Independencia, practicando a través de ella, de oeste a este, una comunicación entre la Ciudad vieja y la nueva; la tierra extraída de la contraescarpa de la vieja construcción militar española fue utilizada para terraplenar aquella última.

Las obras prosiguieron hasta 1836, en cuyo año el 1º de mayo (fiesta de los Santos Patronos de la ciudad, Felipe y Santiago), fue inaugurado el nuevo Mercado Público en el interior de la desmantelada y abierta Ciudadela.

La población montevideana había aumentado sensiblemente en los primeros años de constituida la República, lo cual se relaciona con una política oficial de colonización que adquirió intenso desarrollo a partir de 1834 y que atrajo a numerosos inmigrantes vascos franceses y españoles, bearneses, navarros, canarios y esclavos africanos, no obstante la abolición legal de este tráfico. Un censo de 1835 daba a Montevideo una población de 23.404 habitantes, de los cuales 14.390 correspondían a su planta urbana y 9.014 a extramuros; el



Gral. José M. Reyes (1803-1864). Militar argentino radicado en el Uruguay desde 1828 hasta su muerte. Autor de la "Carta Topográfica" (1846) y la "Descripción Geográfica" (1860) del Uruguay.

aumento con relación al año 1829 es del 67,1 %.

El mismo censo señalaba 1.012 propietarios y 2.024 inquilinos en la planta urbana, 536 propietarios y 578 inquilinos en extramuros; 590 casas de comercio; 290 artesanos y jornaleros: 38 tambos; 19 atahonas; 36 hornos de ladrillo; 16 locales para culto religioso.

En previsión y como estímulo para la inmigración extranjera, por decreto de 9 de setiembre de 1834 dispuso el gobierno la formación de una nueva villa en la falda meridional del Cerro, a la que dióse originariamente el nombre de "Cosmópolis" que correspondía exactamente al propósito de su creación; tal fue el origen de la actual villa del Cerro, primera población fundada a comienzos de la República dentro del departamento de Montevideo.

Los inmigrantes, que en número creciente afluían a nuestras playas por intermedio de agencias de colonización y bajo la protección oficial, preferían no obstante radicarse en nuestra ciudad o en sus inmediaciones —Tres Cruces, Aldea, Maroñas—, como dependientes de comercio, peones de chacras, de hornos de ladrillo o de saladeros, o con pequeñas industrias o artesanías domésticas (curtiembres, zapaterías, jabonerías, velerías, etc.).

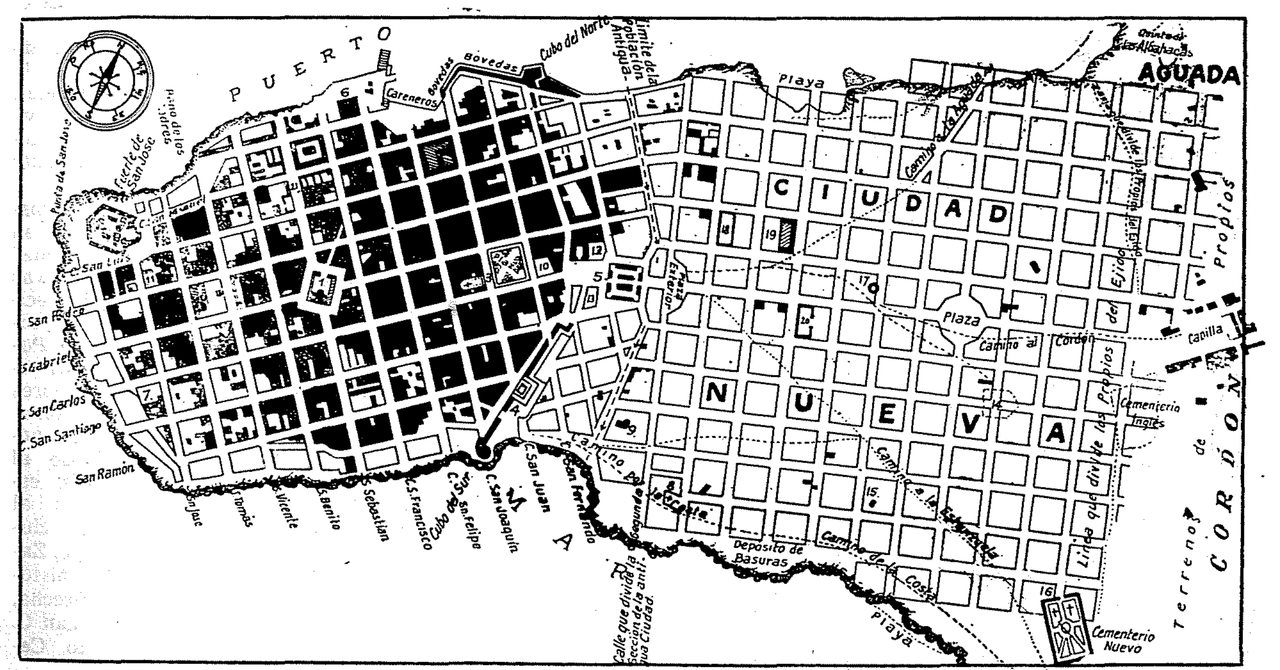
El aumento de población vino a plantear el problema de la insuficiencia del viejo Cementerio colonial, construido a principios de siglo fuera de muros a la altura de la esquina que actualmente forman las calles Durazno y Andes; por decreto de 9 de octubre de 1835 dispuso el gobierno la instalación de un Cementerio nuevo (actual Cementerio Central), que fue consagrado religiosamente el 8 de noviembre del mismo año.

El 27 de diciembre de 1835 es una fecha de singular importancia en la historia del desarrollo urbanístico y edilicio de Montevideo; en ella fue decretada la creación de una gran plaza en la parte exterior, al este de la ex-Ciudadela. A estos efectos se dispuso la expropiación de los terrenos parti-

culares que comprendiese en su área y que la forma exterior de los edificios que rodearían la plaza fuera proyectada "consultando en esta parte la comodidad, la economía y la uniformidad". Tal fue el origen de la actual plaza Independencia (designación dada en 1843), cuyos planos definitivos fueron realizados en 1837 por el destacado arquitecto italiano Carlos Zucchi, inspirándose en la ordenación arquitectónica de la "rue de Rivoli" de Paris por lo que se refiere a la galería porticada para peatones que rodearía la plaza; lamentablemente, esta parte del hermoso proyecto de Zucchi sólo fue respetado en forma parcial, en los arcos denominados de "la Pasiva", y en los últimos años definitivamente arruinado por monumentales adefesios arquitectónicos, ajenos a todo propósito de embellecimiento urbanístico.

La victoria obtenida en Cagancha por las fuerzas de la República al mando del presidente general Rivera, el 29 de diciembre de 1839, sobre las fuerzas rosistas al mando del gobernador de Entre Ríos, general Pascual Echagüe, dio motivo entre otras jubilosas celebraciones en nuestra ciudad al decreto de 7 de febrero de 1840, que dio su nombre a la plaza Cagancha, primera denominación incorporada al nomenclator de la Ciu-

Plano de Montevideo ejecutado de acuerdo con el trazado original de Reyes (1829). Principales referencias: 1 El Fuerte (Casa de Gobierno). 2 Fuerte San José. 3 Iglesia Matriz. 8 Cementerio viejo. 10 Cabildo. 11 Hospital de Caridad. 12 Casa de Policía. 21 Iglesia de San Francisco.





Dr. Andrés Lamas (1817-1891). Político, historiador, diplomático y escritor uruguayo. Jefe de Policía de Montevideo (1843-44) proyectó la nueva nomenclatura de la Vieja y Nueva ciudad.

dad nueva, y primera de carácter nacional otorgada a un lugar público de Montevideo.

Por lo que se refiere a la edificación privada, un cómputo del año 1836 señalaba un total de 1.081 fincas en el Centro y el Cordón; según las "Noticias estadísticas" de Andrés Lamas, el número de edificios de material levantados entre 1835 y 1842 ascendía a 101 para la Ciudad vieja, y 519 para la Ciudad nueva.

La más notable de las fincas construidas en esta época fue la casa de Montero (D. Antonio), llamada entonces el "palacio del mármol" y actual sede del Museo Romántico, cuyo portal luce la fecha de 1831; es atribuida a D. José Toribio, hijo del primer Maestro Mayor de Obras de Montevideo y primer arquitecto venido al Río de la Plata, D. Tomás Toribio (1756-1810), autor del edificio del Cabildo.

El sitio impuesto a Montevideo por las fuerzas del ex-presidente Gral. Oribe (1843-1851) aminoró su desarrollo urbanístico y edilicio.

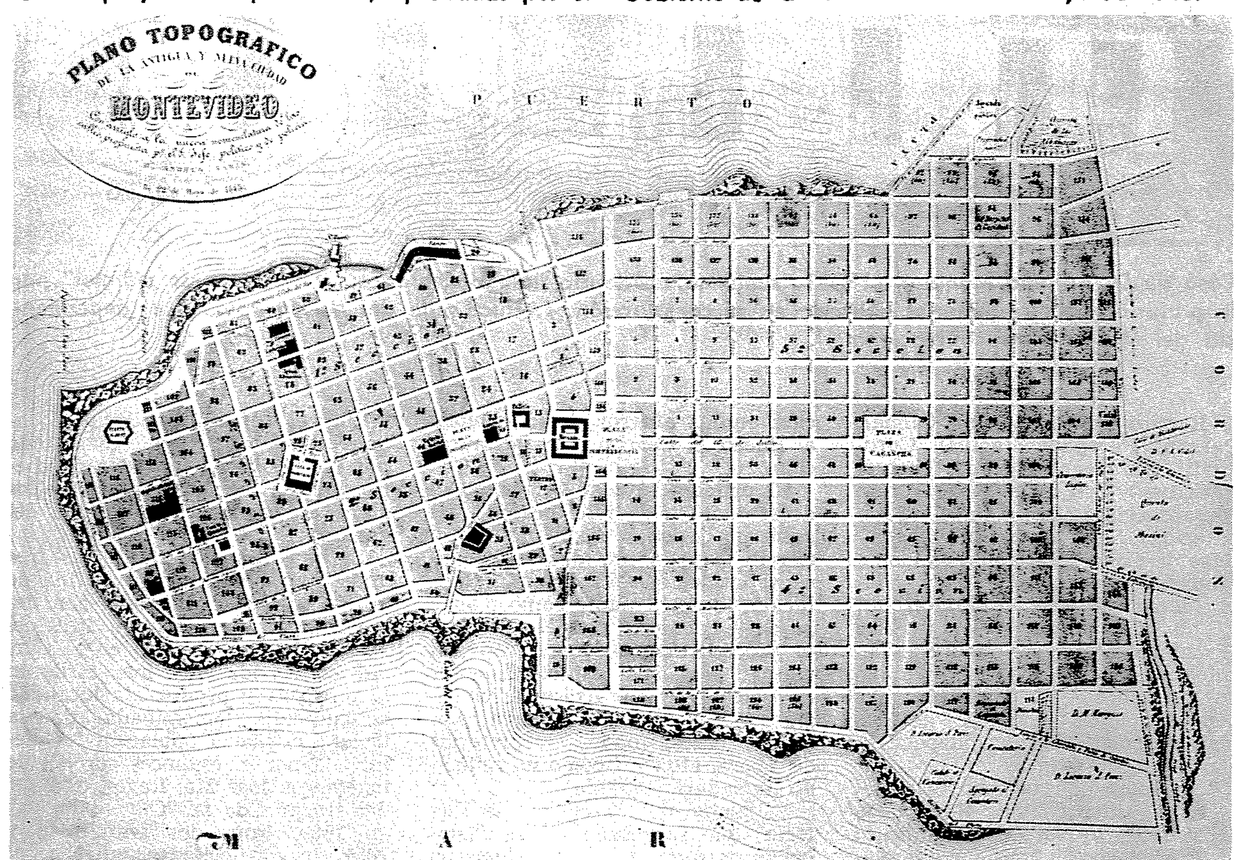
Poco antes de iniciarse aquél, en setiembre de 1842, Samuel Lafone había dado comienzo a la erección del nuevo pueblo Victoria, al pie del Cerro, entre los arroyos Miguelete y Pantanoso; era la segunda población fundada en las afueras de Montevideo, cuya iniciación vióse interrumpida al convertirse dicha zona en escenario de frecuentes guerrillas entre fuerzas sitiadoras y defensoras de la plaza.

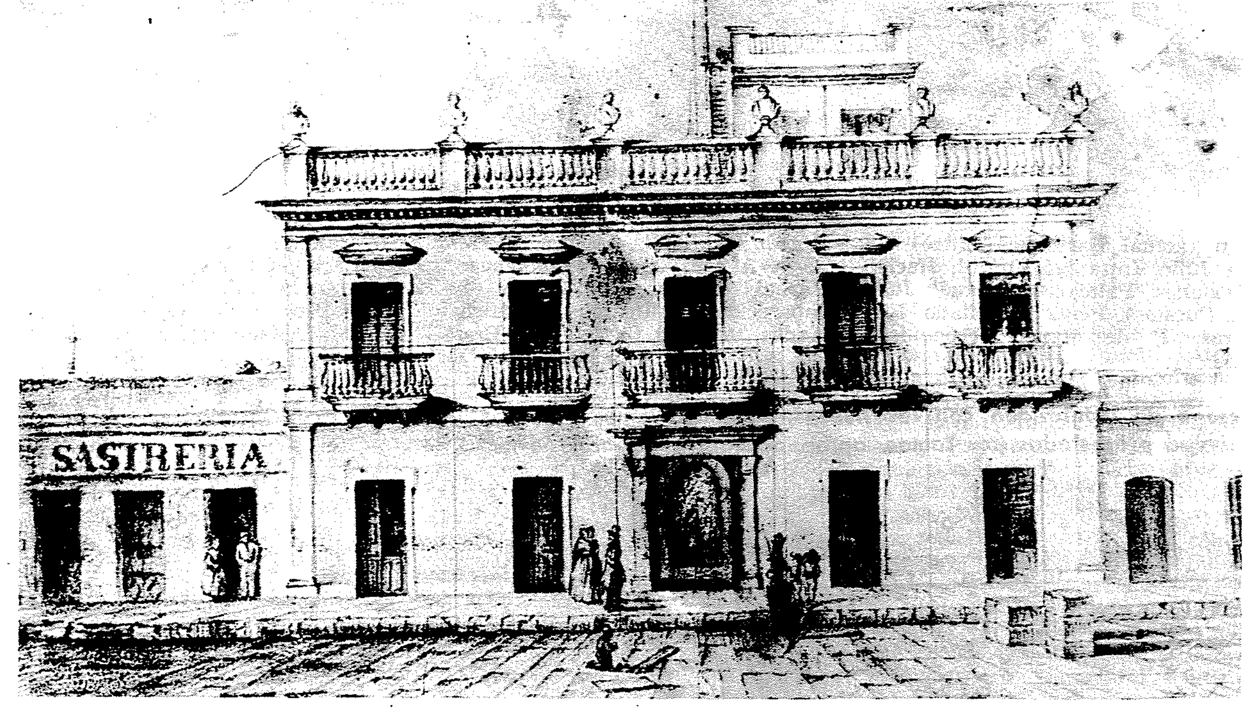
Dentro de ésta la más importante obra edilicia fue la del Templo Inglés, proyectada por el arquitecto nacional D. Antonio Paullier e inaugurado en 1845. Fue demolido en 1934 para el trazado de la Rambla Sur, y dos años después, en lugar próximo a su primitivo emplazamiento, fue erigido el actual, que es una réplica bastante exacta del primero.

Pero el acontecimiento urbanístico más significativo ocurrido en aquellos años del "Sitio Grande" de Montevideo fueron las nuevas denominaciones que en 1843 recibieron sus calles y plazas por iniciativa del Jefe Político y de Policía D. Andrés Lamas, que vinieron a sustituir los viejos nombres coloniales, dados en 1778 y tomados del santoral católico. Las nuevas denominaciones referíanse al descubrimiento y colonización españoles: Colón, Solís, Guaraní; al proceso fundacional de nuestra ciudad: Alzáibar, Ciudadela, Ejido, Zabala; a personajes y hechos históricos nacionales: Bacacay, Brecha, Camacuá, Cámaras (actual Juan C. Gómez), Convención, Cerrito, Ce-

rro (actual Bartolomé Mitre), 18 de Julio, Ituzaingó, Juncal, Maciel, Misiones, Patagones (actual Juan L. Cuestas), Pérez Castellano, Piedras, 1º de Mayo, Reconquista, Rincón, Sarandí, Treinta y Tres, 25 de Agosto, 25 de Mayo, Yacaré, Yerbal (desaparecida), Valles (desaparecida); a lugares geográficos: Andes, Arapey (actual Río Branco), Buenos Aires, Canelones, Cerro Largo, Colonia, Cuareim, Daymán (actual Julio H. y Obes), Durazno, Florida, Ibicuy, Isla de Flores, Maldonado, Médanos (actual

Plano de Montevideo con las nuevas denominaciones para las calles y plazas de la Vieja y Nueva ciudad proyectadas por Lamas, aprobadas por el "Gobierno de la Defensa" en 22 de mayo de 1843.





Casa de D. Antonio Montero (1831), suntuosa residencia llamada entonces el "palacio de mármol" por la profusión de este material utilizado en su construcción. (Actual sede del Museo Romántico, dependencia del Museo Histórico Nacional.)

J. Barrios Amorín), Miní, Olimar, Paraná, Paraguay (actual Curuguatí), Río Negro, Queguay (actual Paraguay), San José, Santa Teresa (desaparecida), San Gabriel (desaparecida), Santa Lucía (actual Santiago de Chile), Soriano, Paysandú, Miguelete, Uruguay, Río de la Plata (actual Galicia), Yaguarón, Yi; y un solo nombre extranjero, Washington, "el gran institutor del gobierno republicano representativo"; a ellos debe agregarse las denominaciones actuales de las plazas Constitución e Independencia.

La prolongada permanencia del ejército sitiador de Montevideo (1843-1851) provocó el surgimiento de tres nuevos núcleos de población en las afueras de la capital: el Buceo, el Cerrito y la Restauración.

El primero tuvo su origen en el decreto de 10 de julio de 1843 del gobierno sitiador instalado en el Cerrito bajo la presidencia del general Oribe, que dispuso la habilitación de aquel punto como puerto para el comercio con el exterior; al poco tiempo se instalaron allí varios pequeños establecimientos comerciales y de artesanía vinculados a la actividad portuaria (pulperías, cafés, fondas, carpinterías de ribera, etc.) así como un reducido vecindario estable.

El pueblo del Cerrito de la Victoria tuvo su origen en la instalación en dicho lugar del Gobierno y Cuartel General sitiador de Montevideo, si bien estuvo constituido por un modesto y pequeño ranchería donde vivían las familias de los hombres de tropa del ejército del general Oribe.

La más importante de las tres antes mencionadas fue la Villa de la Restauración, fundada por decreto de 24 de mayo de 1849 del "Gobierno del Cerrito" en el Cardal, convertida años más tarde en la próspera y progresista localidad actualmente denominada de la Unión; la nueva población fue delineada por el entonces coronel de ingenieros José Ma. Reyes, el autor del trazado de la "Ciudad nueva" en 1829. Entre los años 1849 y 1851 fueron erigidas en ella el

templo de San Agustín (1849) actual parroquia de la Unión; la capilla de la "Pura y Limpia Concepción" (1849) actual parroquia del Paso del Molino, y el "Colegio Oriental", "Colegio Mayor" o Universidad (1850) actual edificio del Hospital Pasteur. La calle principal del nuevo pueblo fue denominada "General Artigas", primer homenaje tributado a nuestro héroe nacional en el nomenclator montevideano.

La finalización del "Sitio Grande" de Montevideo sin vencidos ni vencedores, según lo expresaba la paz de octubre de 1851, pareció iniciar una prolongada era de paz y de progreso; pero a la postre resultó una tregua entre los mismos adversarios de ayer que no alcanzó a tres lustros, y esto mismo con frecuentes alteraciones de la paz pública y del orden institucional del país.

No obstante, la profunda reacción nacional surgida al término

Antiguo Templo Inglés inaugurado en febrero de 1845 bajo el patrocinio de las autoridades navales británicas que apoyaron al "Gobierno de la Defensa" durante el "Sitio Grande".





La Aduana Nueva, obra del arquitecto francés Aimé Aulbourg (1853); en 1860 le fue añadido un tercer cuerpo proyectado por el arquitecto suizo-italiano Bernardo Poncini.

de la lucha armada promovió sensibles progresos en todos los aspectos de la vida de la República.

En el orden edilicio, por lo que se refiere a la "Ciudad vieja" las dos obras más importantes realizadas en los años inmediatos a la finalización del "Sitio Grande" fueron la Aduana nueva y el Teatro Solís.

La Aduana nueva habilitada en 1853 fue obra del arquitecto francés Aimé Aulbourg, llegado a Montevideo durante aquel sitio y nombrado luego Maestro Mayor de Obras Públicas en 1858 un año antes de su muerte; alzábase en el lugar que hoy ocupa la Administración N. de Puertos y subsistió hasta 1921 en que fue totalmente destruida por un pavoroso incendio.

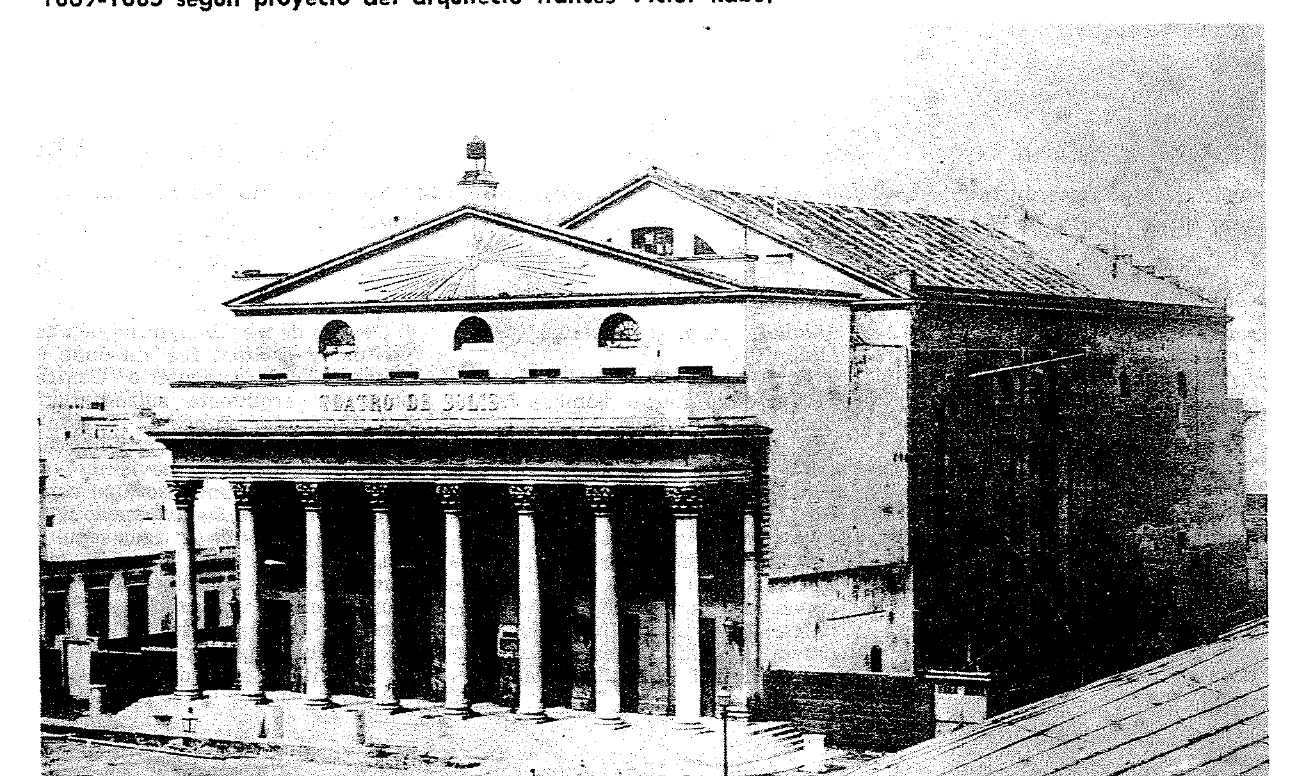
Pero de mayor trascendencia aun fue la inauguración del nuevo Teatro Solís, el 25 de agosto de 1856, y cuyos planos son debidos al arquitecto nacional D. Francisco Xavier de Garmendia. Las obras dieron comienzo en 1841, bajo su dirección, y fueron paralizadas dos años más tarde con motivo de la iniciación del "Sitio Grande" de Montevideo; reiniciadas al término de éste merced a los denodados esfuerzos de la Comisión de la Empresa, particularmente de su presidente D. Juan Miguel Martínez.

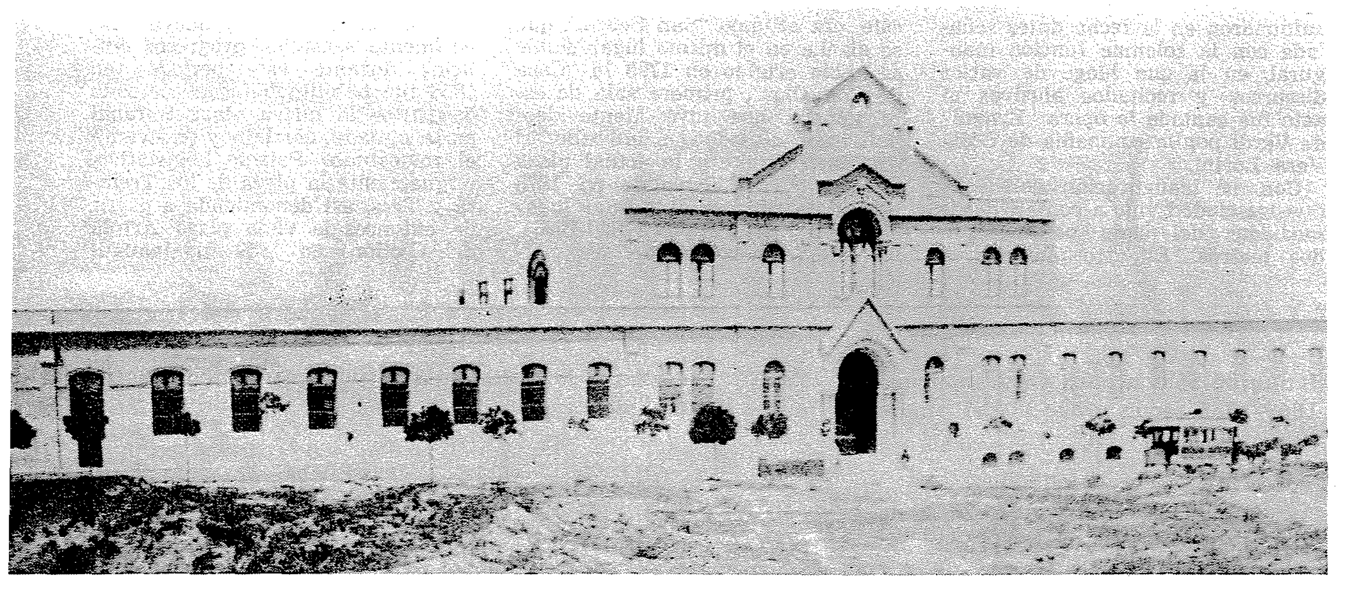
culminaron en la fecha antes señalada con la solemne función inaugural, en la que luego de varios discursos y recitados alusivos al acto fue cantada la ópera "Ernani" de Verdi por la compañía de Sofía Vera Lorini.

Con la inauguración del Solís nuestra ciudad vino a contar, desde mediados del siglo pasado, con dos teatros. El otro, anterior a éste, era el viejo "San Felipe", que se alzaba en el mismo lugar donde se había erigido en 1793 la "Casa de Comedias", primera sala de este género que tuvo Montevideo; hallábase situado en la calle 1º de Mayo, frente a la actual plaza Zabala, y fue demolido en 1878 para construir en el mismo lugar el nuevo "San Felipe" (1880-1906), igualmente desaparecido.

También la "Ciudad nueva" experimentó sensibles progresos edilicios durante este período: en 1856 fue habilitado como mercado de frutos la nueva plaza Sarandí en la Aguada, donde hoy se levanta el majestuoso Palacio Legislativo, e igualmente la plaza de los Treinta y Tres, así denominada a partir de entonces la vieja plaza Artola del Cordón; en 1859 fue inaugu-

Teatro de Solís a poco de su inauguración (1856). Los cuerpos laterales actuales fueron construidos entre 1869-1885 según proyecto del arquitecto francés Víctor Rabú.





Asilo de Mendigos, instalado en 1860 en el edificio construido entre 1847-50 en la villa Restauración (actual Unión) para el "Colegio Oriental". (Actual sede del Hospital Pasteur.)

rado el Mercado del Este o de la Abundancia donde hoy existe otro de este último nombre (Yaguarón esquina San José), inaugurado en 1909.

Estos nuevos establecimientos obedecían al propósito de impedir el acceso a la plaza Cagancha de las carretas que transportaban frutos al mercado que hasta entonces funcionaba en ella, las que provocaban graves deterioros en los caminos de entrada a la ciudad.

A esto cabe agregar la inauguración del Asilo de Mendigos (1860), instalado en el ex-Colegio Oriental (actual Hospital Pasteur) de la Unión.

Esta localidad, ex-villa Restauración cuyo nuevo nombre le fue dado por decreto del 11 de noviembre de 1851, comenzó a adquirir un notable desarrollo en los años siguientes a la finalización del "Sitio Grande"; entre las más importantes obras realizadas en ella corresponde señalar la de su plaza de toros, inaugurada en 1855, con capacidad para doce mil espectadores, donde hasta fines del siglo pasado desfilaron destacadas figuras de la tauromaquia española.

Pero la de mayor significación espiritual y estética fue sin duda la Rotonda del Cementerio Central obra del arquitecto suizo-italiano D. Bernardo Poncini, flamante Maestro Mayor de Obras Públicas, consagrada el 1º de noviembre de 1863. Para dar comienzo a su construcción, en 1859, fue necesario trasladar los restos de Artigas sepultados en aquel lugar, lo que se hizo con la solemnidad del caso, al panteón familiar del entonces Presidente de la República D. Gabriel A. Pereira donde reposaron hasta su definitivo traslado, en 1862 a

la cripta situada debajo de la Rotonda.

Un censo general de población y vivienda levantado en 1852, el primero de este carácter realizado en el país, arrojó la cifra de 131.969 habitantes para toda la República, de los cuales 33.994, o sea el 27 % de la población nacional, correspondían al departamento de Montevideo; el mismo censo señalaba la existencia de 6.219 viviendas para Montevideo, así clasificadas: 4.019 casas de azotea, 524 casas con paredes de material, y 1.676 ranchos.

Los diarios de la época señalaban el notable aumento de la edificación privada en la "Ciudad vieja", en la "Ciudad nueva", en el Cordón, en la Aguada y en los suburbios más alejados. La más importante de las viviendas particulares levantadas en este período fue la de D. José Ma. Estévez (1853), sobre la primitiva planta de la que fuera residencia del general Rivera, en la esquina de las calles Rincón y Misiones (actual "Casa Rivera", dependencia del Museo Histórico Nacional), desde cuyo esbelto mirador se domina un amplio panorama sobre la bahía y la ciudad.

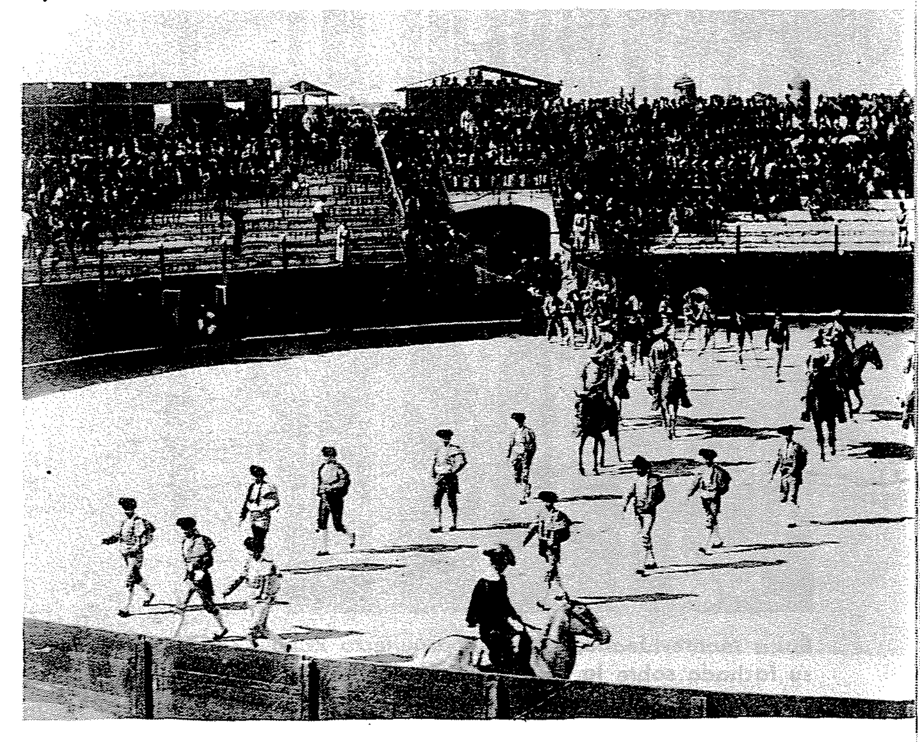
En 1859 la población total de la República fue calculada en 214.429 habitantes, de los que 45.000 (21%) correspondían al departamento de Montevideo, de acuerdo con los datos suministrados por las Jefaturas de Policía departamentales.

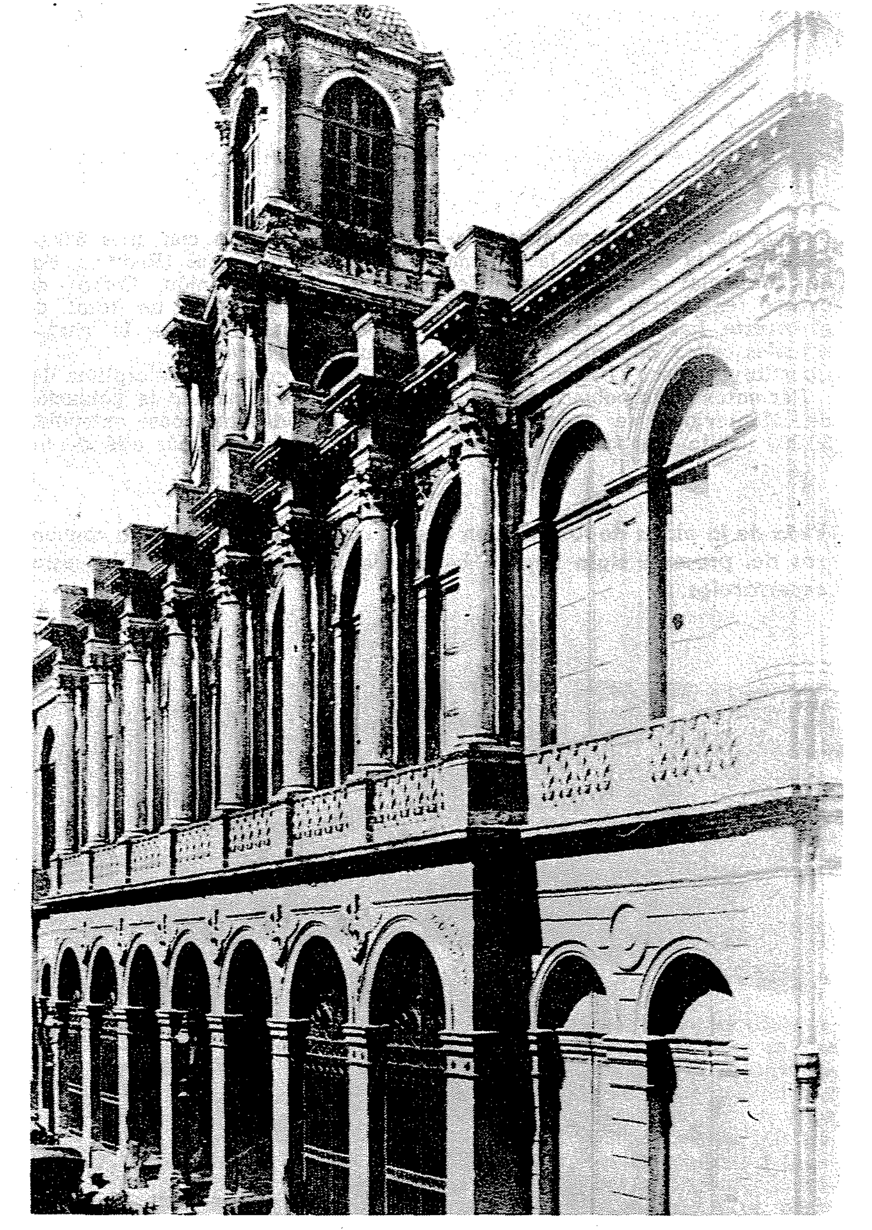
Dos años más tarde, por decreto de 31 de diciembre de 1861, el Cordón y la Aguada, por ser "centros de población considerable", eran incorporados a la Ciudad nueva, con lo cual la planta urbana de Montevideo —que llegaba entonces hasta la calle Médanos— fue extendida hasta una línea aproximadamente a la altura de la esquina de la actual avenida Fernández Crespo (ex-Sierra) y Mercedes por el noreste, hasta la esquina de las actuales calles Eduardo Acevedo y Constituyente por el sudeste.

Por entonces la población urbana de Montevideo se calculaba en 50.000 habitantes, incluidos el Cordón y la Aguada con unos 8.000; y la población rural (Reducto, Paso del Molino, Unión, Cerro) en 7.000, lo cual hace un total de 57.000 habitantes para la ciudad y sus alrededores.

Al dar comienzo a la séptima década del siglo pasado la población de Montevideo hallábase extendida considerablemente más allá de los

Vista de la plaza de la Unión en día de corrida; funcionó hasta comienzos del presente siglo en que fueron definitivamente prohibidos estos espectáculos.





Bolsa Montevideana, obra del arquitecto Rabú (1867). En el eje de su fachada sobre la calle Zabala alzábase una elevada torre con un reloj, a semejanza de los ayuntamientos franceses.

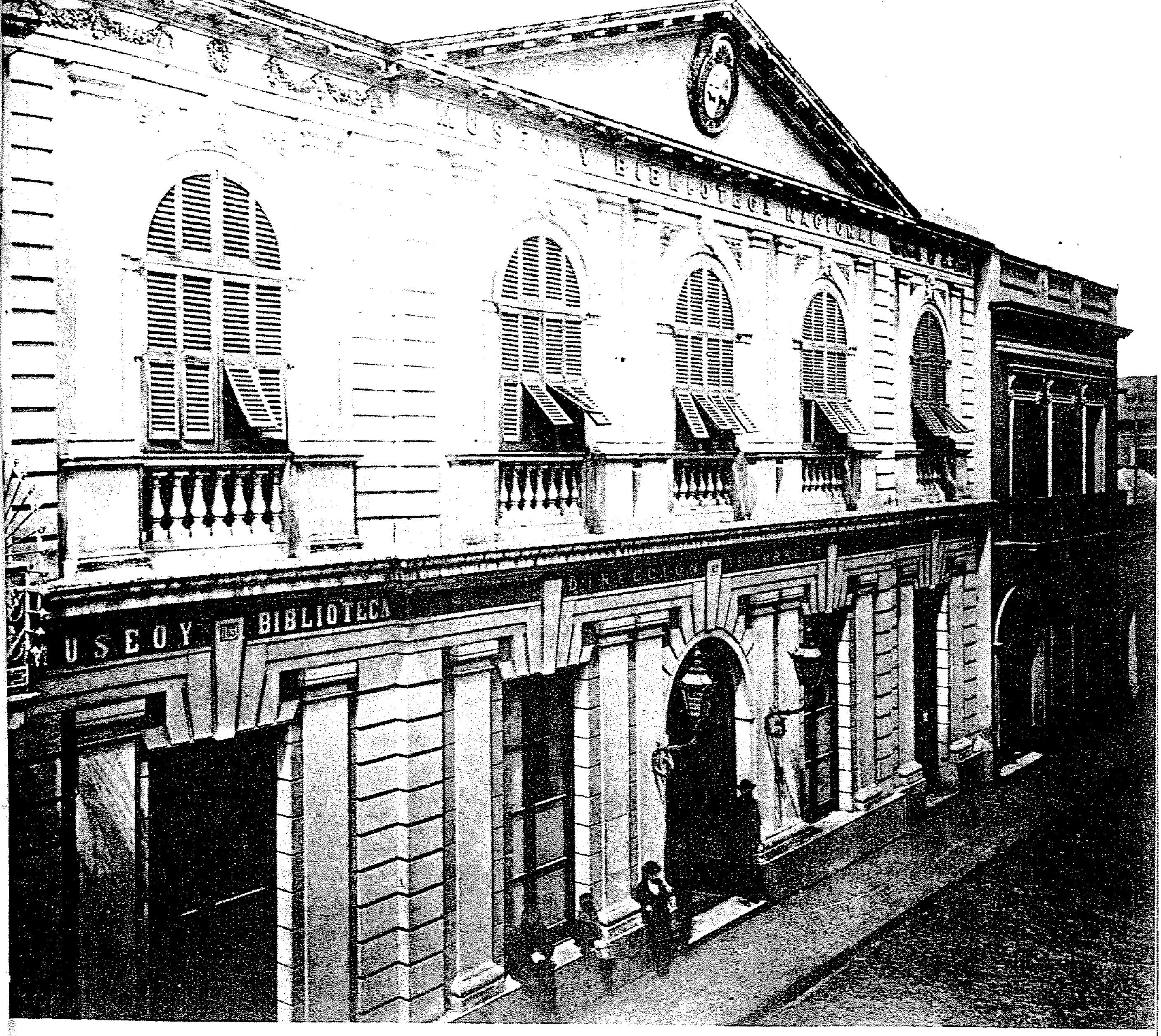
nuevos límites asignados a su planta urbana. Frente a la Ciudad Vieja, al otro extremo de la bahía, la villa del Cerro con su poblado anejo del Pantanoso llevaba una vida anémica, sólo animada por las faenas periódicas de sus saladeros; sus progresos sólo habrán de realizarse a comienzos del presente siglo con la industria frigorífica. En cambio la villa de la Unión proseguía su notable incremento al punto de ser tema frecuente de la prensa la mención de sus continuos adelantos de orden material.

Aparte de estas dos localidades existían en los alrededores de Montevideo otros núcleos poblados nacidos en forma espontánea, tales como el Paso del Molino, el Cerrito, el Peñarol, el Reducto, la Aguada y la Estanzuela. De ellos el más importante era el primero, donde a causa de la epidemia de fiebre amarilla de 1857 habíanse instalado numerosas familias que huían del contagio dentro de la Ciudad vieja; desde entonces se convirtió en lugar de paseo preferido de la gente acomodada, al punto de que un diario de época lo señalaba como el futuro "pequeño Versalles" de Montevideo...

Otros poblados de menor entidad figuraban también en la toponimia montevideana tales como Tres Cruces, Maroñas, Paso de las Duranas, Paso de la Arena; todos los cuales anuncian la "Ciudad novísima" que habría de surgir paulatinamente desde mediados de la séptima década del siglo XIX.

LA "CIUDAD NOVISIMA"

El 20 de febrero de 1865, luego de triunfar en la revolución que



Edificio del Museo y Biblioteca Nacional, y de la Dirección Gral. de Correos. El frontón donde lucia el escudo nacional desapareció en 1898 al ser construido el segundo piso actual.

dos años antes iniciara contra el gobierno del presidente D. Bernardo P. Berro, el general Venancio Flores entraba en Montevideo erigiéndose en Gobernador Provisorio. En tal carácter poco más tarde suscribía con los gobiernos de Argentina y del Imperio del Brasil el tratado de la "Triple Alianza" (mayo de 1865) contra el presidente paraguayo mariscal Francisco Solano Pérez.

La participación del gobierno uruguayo en la desdichada "guerra del Paraguay" (1865-1868) estimuló el movimiento de capitales nacionales y extranjeros, particularmente el de fuertes importaciones de oro destinadas al sostenimiento del ejército brasileño en la antedicha guerra, el cual se realizaba desde nuestra capital.

Ello provocó una prosperidad financiera efímera pero de gran proyección económica, una de cuyas formas más notables fue la venta febril de terrenos urbanos y suburbanos de Montevideo, con lo cual el precio de la tierra para casas y quintas inició una suba vertiginosa.

Este movimiento inflacionista estuvo dirigido por varias sociedades de ventas de tierras a plazos creadas entonces, entre las cuales se destacaron la Sociedad "Porvenir" (1864), el "Fomento Territorial" (1866) y el "Fomento Montevideano" (1868). Su acción habría de desarrollarse principalmente bajo el gobierno que siguió a la dictadura del general Flores.

Bajo la administración de este último (1865-1868), la ciudad de Montevideo y sus alrededores experimentaron notables progresos urbanísticos y edilicios. La localidad suburbana que los tuvo en mayor grado siguió siendo la Unión, cuyo primer importante beneficio fue el empedramiento del accidentado camino que la comunicaba con la ciudad (1867); en la misma fecha fue también empedrado el no menos accidentado camino al Paso del Molino, con lo cual ambas localidades quedaron a partir de entonces mejor comunicadas con Montevideo.

Vista de la calle 18 de Julio desde la esquina de Río Negro hacia afuera. Al centro de la calzada se advierte el comienzo de las obras del monumento a la Paz (estatua de la Libertad), y ambos lados de éste la primitiva plaza de Cagancha.



En los años subsiguientes, con la inauguración de las dos primeras líneas de "tram-ways" de caballos, la de la Unión (1868) y la del Paso del Molino (1869), una y otra localidad quedaron más estrechamente unidas a la capital.

Otros importantes beneficios obtenidos por las villas de la Unión durante el gobierno del general Flores fueron la inauguración de una plaza de frutos (1866) y la denominación de sus calles (1867); estas últimas fueron las de Larravide, Asilo, General Flores (actual Lindoro Forteza), Buceo (actual Carlos Croker), Montevideo (actual Pernas), Nueva Palmira, (actual Timoteo Aparicio), Porvenir, 18 de Julio (actual 8 de Octubre), Monte Caseros (actual Felipe Sanguinetti), 13 de Julio (actual Dr. Juan B. Morelli), Fray Bentos, General Rondeau (actual Avellaneda), Vilardebó, Pan de Azúcar, Progreso (actual Juan J. Rousseau), La Paz (actual María Stagnero de Munar), Artes (actual Gobernador Viana), Comercio, y Agricultura (actual Cipriano Miró).

El mismo año (1867) las calles de la villa del Cerro recibieron su denominación, que con pocas variantes son las que tienen actualmente.

También en 1866 habíanse dado las siguientes denominaciones a los caminos de entrada a la capital: Goes (actual Avda. Gral Flores), 8 de Octubre, Suárez, Agraciada, Millán, Burgues, Sierra, Larrañaga y Lucas J. Obes.

Los distritos de la Aguada y el Cordón en la Ciudad nueva fueron igualmente objeto de particular atención del gobierno del general Flores.



Estatua de la Libertad, el más antiguo monumento conmemorativo de Montevideo, inaugurado en 20 de febrero de 1867.

En el primero la plaza Sarandí fue trasladada a una nueva ubicación, y en el lugar de aquélla fue creada la plaza General Flores y sus calles adyacentes, denominadas Cnel. Marcelino Sosa y Hocquard (1867).

Por sucesivos decretos del año 1867 fueron delineados los amanzanamientos de aquellos dos distritos, continuando así la obra realizada en 1829 por Reyes, quien lo había hecho hasta la altura de la actual calle Médanos. El nuevo



Primera fuente erigida en la plaza Constitución en diciembre 24 de 1867, obra del escultor italiano Juan Ferrari (padre); actualmente en el interior del Hospital Maciel.

amanzanamiento del Cordón llegaba a la calle Yaro (actual Tristán Narvaja) por el este, y hasta la costa sur; las 16 calles proyectadas en esa zona recibieron los nombres de Constituyente, Cebollatí, San Salvador, Tacuarí (actual Lauro Muller), Charrúa, Chaná, Gaboto, Magallanes, Lavalleja, Minas, Salto, Tacuarembó, Yaro, Rivera, Encina y Vázquez (Santiago).

El amanzanamiento de la Aguada fue realizado entre las actuales avenidas Rondeau y Agraciada hasta la altura de la actual calle Entre Ríos; la denominación de sus calles data sólo desde 1885, salvo la de las antes mencionadas de Marcelino Sosa y Hocquard.

Los planos del agrimensor francés Prosper D'Albernard y del ingeniero nacional Juan Alberto Capurro, ambos de 1867, documentan gráficamente el notable desarrollo urbanístico y edilicio de Montevideo en esta época.

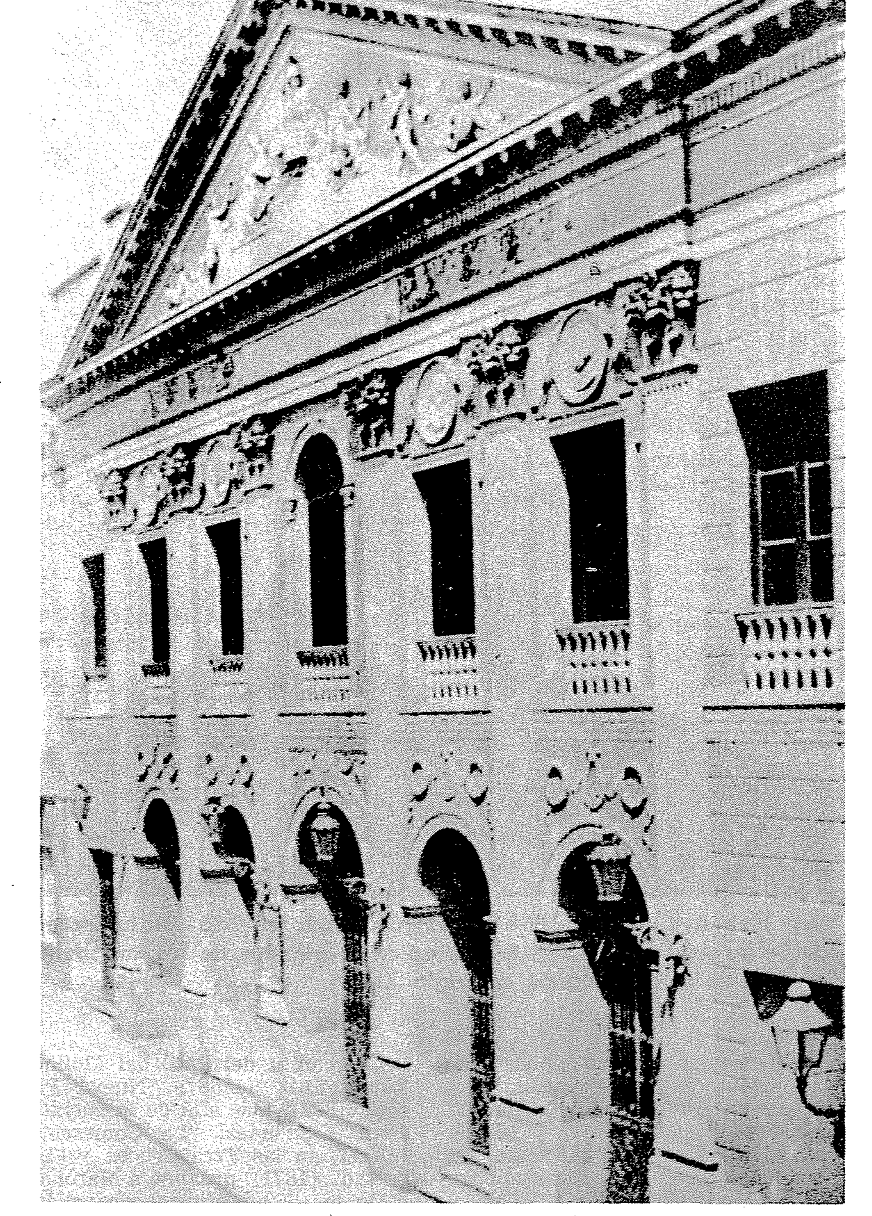
Por lo que se refiere a la Ciudad vieja y a la nueva, fueron también realizadas importantes obras públicas entre los años 1865 y 1868; entre ellas cabe destacar la inauguración del suntuoso edificio de la "Bolsa Montevideana" (1867), proyectado por el arquitecto Rabú, que se alzaba en la esquina de las calles Piedras y Zabala, demolido para la construcción del actual Banco de la República; el nuevo edificio para Correos, Museo y Biblioteca Pública (1867), proyectado por el ingeniero inglés Tomás Havers, que actualmente ocupa la Dirección General de Radiocomunicaciones en la calle Sarandí entre las de Treinta y Tres y Misiones; el monumento a la Paz o estatua de la Libertad (1867), obra del

escultor italiano José Livi, en la plaza Cagancha, primer monumento público erigido en Montevideo; y la primera fuente en la plaza Constitución (1867), obra del escultor italiano Juan Ferrari (padre), que fue sustituida por la actual en 1871, siendo aquélla trasladada a uno de los patios del Hospital Maciel.

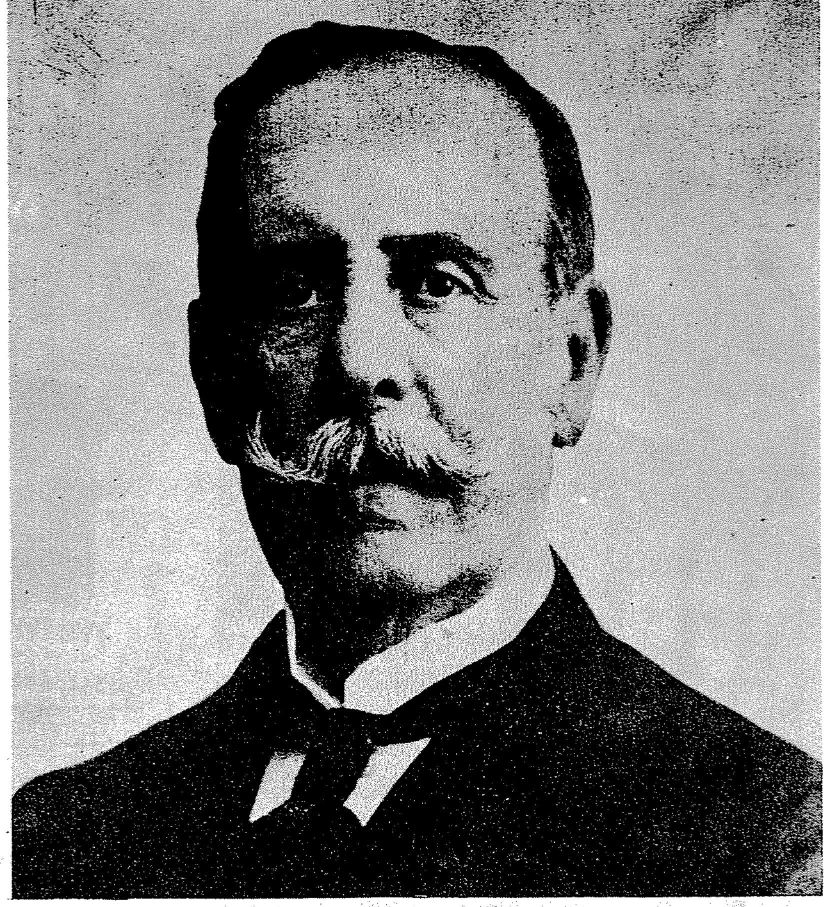
Dos importantes medios de comunicación fueron también inaugurados en este período: la primera línea de telégrafo submarino con Buenos Aires, "The River Plate Telegraph Co. Ltd." (1866); y la de mayor trascendencia, no sólo para Montevideo sino para todo el país, que fue la iniciación de los trabajos del "Ferro-Carril Central del Uruguay" (1867), cuya ceremonia llevóse a cabo en las inmediaciones de la actual estación Bella Vista en el Paso del Molino.

En 1868 el estadígrafo D. Adolfo Vaillant calculaba la población total de la República en 384.259 habitantes; de ellos 126.096 correspondían al departamento de Montevideo, así distribuidos: 108.388 su población urbana, y 17.708 su población rural. Algunos diarios de la época vinculaban este notable aumento demográfico de Montevideo con la escasez de casas y habitaciones para vivir, y la suba de los alquileres en más de un 50 % en un período menor de dos años.

La siguiente administración del presidente general Lorenzo Batlle (1868-1872) estuvo convulsionada por la aguda crisis financiera de 1868, resultante de causas nacionales e internacionales, y por la revolución del coronel Timoteo Aparicio que abarcó la mitad de su mandato (1870-1872).



Fachada del Teatro Cibils construido por cuenta del acaudalado hombre de negocios D. Jaime Cibils (1871); su platea tenía capacidad para 330 espectadores.



Ing. Juan A. Capurro (1838-1906). Graduado en 1864 en la Escuela de Bellas Artes de Turín (Italia), autor de algunas de las más bellas residencias montevideanas del siglo XIX.

Las medidas adoptadas para conjurar temporalmente aquella crisis permitieron la reanudación de las actividades bancarias y las de las sociedades para la venta de terrenos a plazo, que prosiguieron su labor fundacional.

A cargo de estas últimas estuvo la creación de nuevos pueblos (hoy barrios) en las afueras de Montevideo: "Campos Eliseos" (1868), en las cercanías del Paso del Molino; "Atahualpa" (1868); "Nuevo París" (1869), más allá de la cuchilla Juan Fernández; "La Comercial" (1871), en las Tres Cruces, y "Libertad" (1871), próximo a Maroñas.

De los 559 edificios construidos entre 1871 y 1872, correspondieron 43 a la Ciudad vieja, 308 a la Ciudad nueva, 40 a la villa de la Unión, 17 a la del Cerro, 151 a los alrededores de la capital, de donde resulta que la Ciudad nueva fue la que más había progresado a este respecto.

Un informe de 1872 arrojaba las siguientes cifras: en la Ciudad vieja, compuesta de 126 manzanas, había 2.538 fincas (1.150 de altos y 1.388 de bajos); en la Ciudad nueva, compuesta de 162 manzanas hasta la calle Ejido, había 2.809 fincas (711 de altos, y 2.098 de bajos). De ello se deduce que esta última, en poco más de los cuarenta años transcurridos desde su delineamiento en 1829, superaba a la primera en número de fincas.

De hecho la planta urbana de Montevideo llegaba hasta las proximidades del actual bulevar Artigas, ya previsto en los planos de D. Francisco Surroca y D. Pablo Santías, ambos de 1872, que utilizaban también las denominaciones de Ciudad vieja, nueva, y novísima.

Dentro de la primera fueron construidos dos nuevos mercados: el actual del Puerto (1868), considerado en su época como uno de los mejores de Sudamérica, y el Nuevo o Central (1869), proyectado por el arquitecto Havers, demolido hace pocos años; y dos nuevos teatros: el "Alcázar Lírico" (1871), obra del arquitecto Rabú, en la calle Treinta y Tres entre las de Sarandí y Rincón, hoy desaparecido, y el "Teatro Cibils" (1871) obra del ingeniero Capurro, en la calle Ituzaingó entre las de Cerrito y Piedras, destruido totalmente en 1912 por un violento incendio.

En la Ciudad nueva fueron consagrados dos nuevos templos: el actual de la Inmaculada Concepción

o de los Vascos (1870), y el del Cordón (1870), demolido a comienzos del presente siglo para la construcción del actual (1921-1924).

A estas importantes obras públicas cabe añadir la habilitación del nuevo Cementerio del Buceo (1872), y el traslado próximo a éste en 1873 del actual Cementerio Inglés, antes ubicado en la calle 18 de Julio entre las de Ejido y Santa Lucía (actual Santiago de Chile).

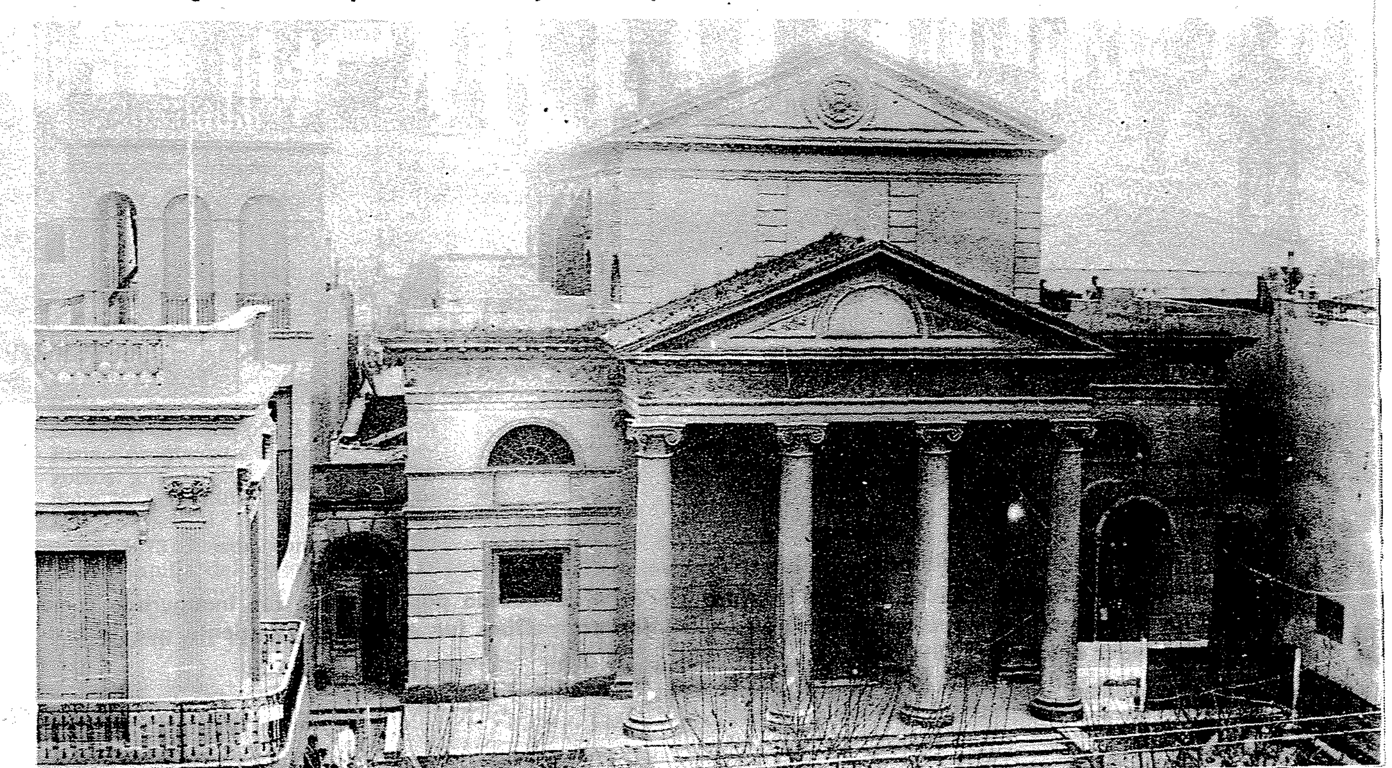
La paz de abril de 1872, que puso término a los dos años de revolución del coronel Aparicio contra el presidente general Batlle, en cierto modo provocó una situación semejante a la vivida luego de la paz de octubre de 1851 con que finalizó el "Sitio Grande" de Montevideo, y cuando el tratado de pacificación de 1865 que dio fin a la revolución del general Flores contra el presidente Berro.

Una "nueva era" parecía iniciarse para la República recuperada en sus fuerzas intelectuales y morales que se aprestaban a regir sus destinos en el orden institucional y político. Con ella nuestra ciudad comienza a recobrar el ímpetu progresista en el orden material, urbanístico y edilicio, que habría de dar nacimiento al "gran Montevideo".

EL "GRAN MONTEVIDEO"

Los años transcurridos entre el gobierno interino de D. Tomás Gomensoro (1872), la efímera presidencia del doctor José Ellauri

Fachada de la segunda Iglesia del Cordón (1870) construida al estilo de las basílicas latinas francesas de fines de siglo XVIII; sus planos se atribuyen al arquitecto nacional Antonio Paullier.





Palacio de D. Francisco Estévez construido entre 1873-74. Adquirido por el Estado fue inaugurado como "Casa de Gobierno" en mayo de 1880. El Dr. Julio Herrera y Obes fue el primer presidente que la hizo sede del Poder Ejecutivo (1890-94).

(1873-1874) y el "año terrible" (1875) del gobierno interino de D. Pedro Varela fueron, particularmente bajo estos dos últimos mandatarios, tiempos de gran agitación e inestabilidad política que debilitaron el espíritu de confianza pública surgido después de la paz de 1872.

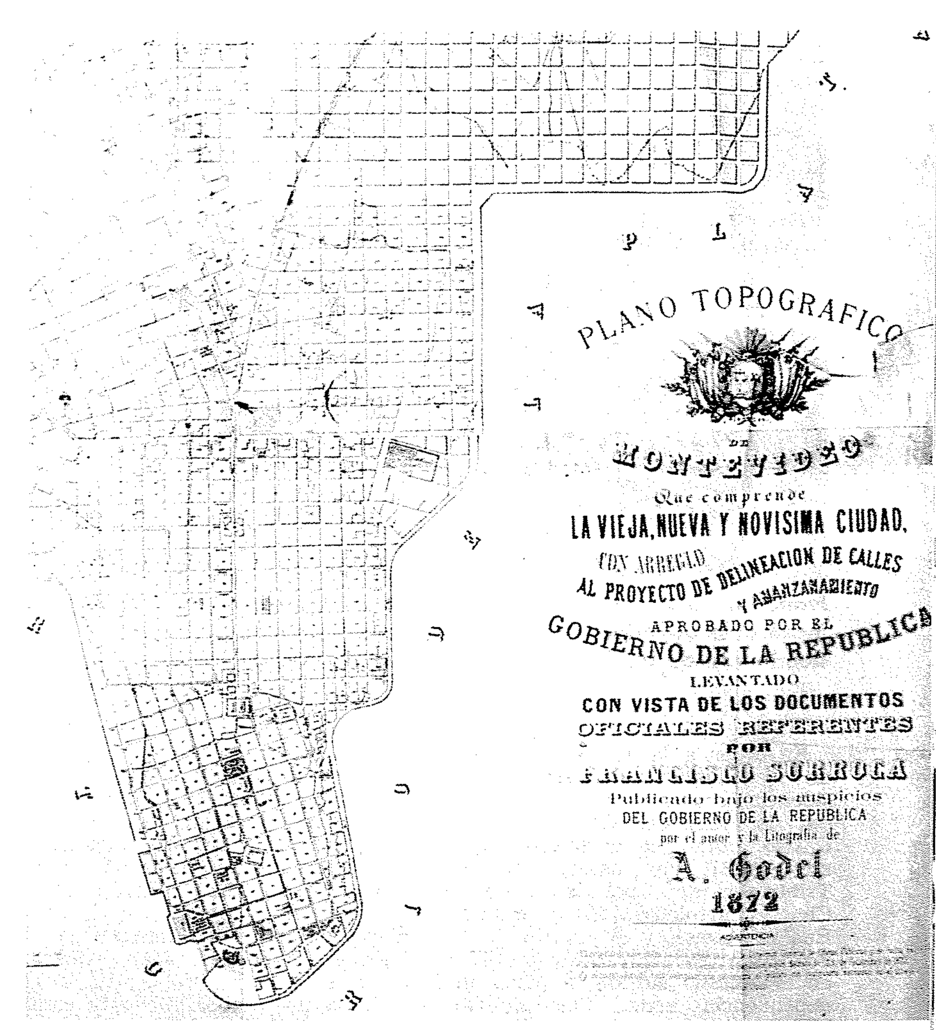
Por lo que respecta al desarrollo urbanístico y edilicio de nuestra ciudad, cabe señalar que corrió casi exclusivamente por cuenta del esfuerzo privado.

En 1873 incorporábase a la vida montevideana el más antiguo y hermoso de sus paseos públicos, el "Prado Oriental", sobre la base de la vieja quinta del "Buen Retiro" de D. José Buschental, que pocos años más tarde habría de convertirse en centro de reunión de la alta sociedad de Montevideo durante los meses de otoño y primavera.

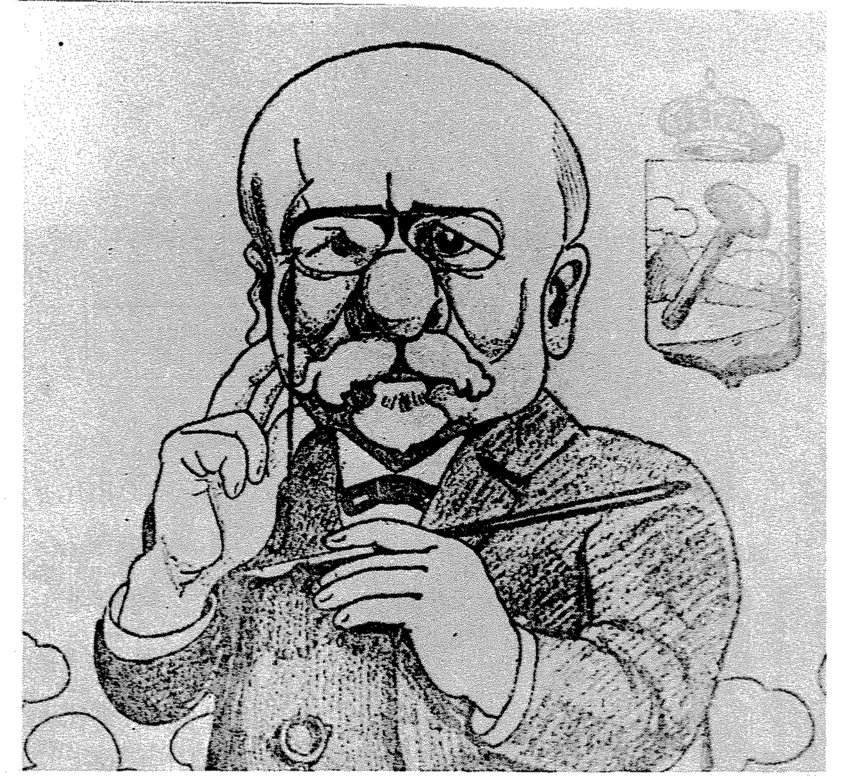
En 1874 fue fundado el pueblo de "Castro Urdiales", al otro lado de la playa Ramírez, y delineado el nuevo pueblo "Ituzaingó", en terrenos de la ex-Sociedad Hípica Montevideana, en Maroñas; ambos barrios actuales de nuestra ciudad.

Pero la más importante obra fundacional de pueblos, hoy populosos barrios montevideanos, estaba reservada para los años siguientes a la empresa "La Industrial" fundada en 1873 por D. Francisco Piria, progresista hombre de negocios a quien en buena parte se debe la estructura del "gran Montevideo" actual.

En 1873 fueron consagradas la nueva capilla del Paso del Molino, y el nuevo templo de San Francisco en la esquina de Cerrito y Solís, proyectado por el arquitecto Rabú.



Plano de Montevideo (detalle) levantado por el Agr. Francisco Surroca (1872). En él se hallaba previsto el trazado del actual Bulevar Artigas no decretado hasta el 31 de agosto de 1878.



Francisco Piria (1847-1933) quien en el transcurso de 50 años de incansable actividad fundó más de medio centenar de nuevos barrios, siendo uno de los impulsores del "gran Montevideo" actual.

En orden a la edificación privada cabe destacar dos grandes residencias construidas en este período: la casa del Dr. Carlos de Castro, obra del ingeniero Capurro (1873), hoy asiento de los Tribunales de Apelaciones en lo Civil (Bartolomé Mitre esquina Buenos Aires), y el palacio de D. Francisco (Pancho) Estévez (1874) en el costado sur de la plaza Independencia, actual Casa de Gobierno.

Es precisamente al filo de 1870 que nuestra arquitectura pública y privada abandona decididamente su estilo académico neoclasicista para encaminarse hacia el "eclecticismo historicista" en sus dos modalidades, francesa e italiana: la primera representada por el francés Rabú y los técnicos nacionales ingeniero Ignacio Pedralbes y de Capua y arquitecto Julián Masquelez, y la segunda por el ingeniero italiano Luis Andreoni y el ingeniero nacional Juan Alberto Capurro.

Como un símbolo de este cambio en las ideas y formas de nuestra arquitectura, en enero de 1874 fallecía en Montevideo su antiguo Maestro Mayor de Obras, el arquitecto suizo Bernardo Poncini, autor de notables obras públicas y el más destacado exponente del academismo neoclásico italiano imperante entre los años 1850 y 1870.

La más importante obra pública realizada entre 1872 y 1875 fue el Asilo de Huérfanos y Expósitos proyectado por Rabú, inaugurado en 1875, actual ruinoso y abandonado ex-Asilo Larrañaga.

A mediados de 1874 había sido inaugurada la línea telegráfica entre Montevideo y Río de Janeiro por la "Compañía Platino-Brasilera", de la que fue iniciador y propulsor D. Andrés Lamas, que habría de permitir la comunicación con Europa a través del cable transatlántico inaugurado en la capital brasileña pocos días antes.

La asunción del poder por el coronel Lorenzo Latorre (1876) resolvió la estabilidad política bajo su férrea dictadura, ejercida hasta 1880 sin límites ni garantías legales salvo un breve período constitucional, más aparente que real, a partir de 1879.

La obra urbanística realizada en este período fue muy intensa; son de destacar la demolición de viejos edificios coloniales para el mejor aprovechamiento público de los respectivos solares, y el trazado del bulevar de circunvalación de Montevideo, actual Artigas.

Entre 1876 y 1877 fue demolido el mercado instalado desde 1835 entre los muros de la desmantelada Ciudadela, oportunidad en que fue cuidadosamente desmontado su recio y esbelto portal de entrada y sus piedras centenarias depositadas en un cuartel de las afueras de la ciudad con el propósito de su futura restauración en algún edificio

público; con esta obra quedó ampliada en más de la mitad, hasta sus dimensiones actuales, la plaza Independencia, lo que fue celebrado en ocasión de la fecha patria del 25 de agosto de 1877.

En 1878 se decretó la demolición del viejo caserón del Fuerte que desde su construcción entre 1776 y 1780 había servido de residencia a los sucesivos gobernadores de Montevideo —españoles, bonaerenses, orientales, portugueses, brasileños— y de nuestros gobernantes nacionales entre 1829 y 1878; el propósito de su demolición fue erigir en su lugar la plaza Zabala, inaugurada doce años más tarde, en 1890.

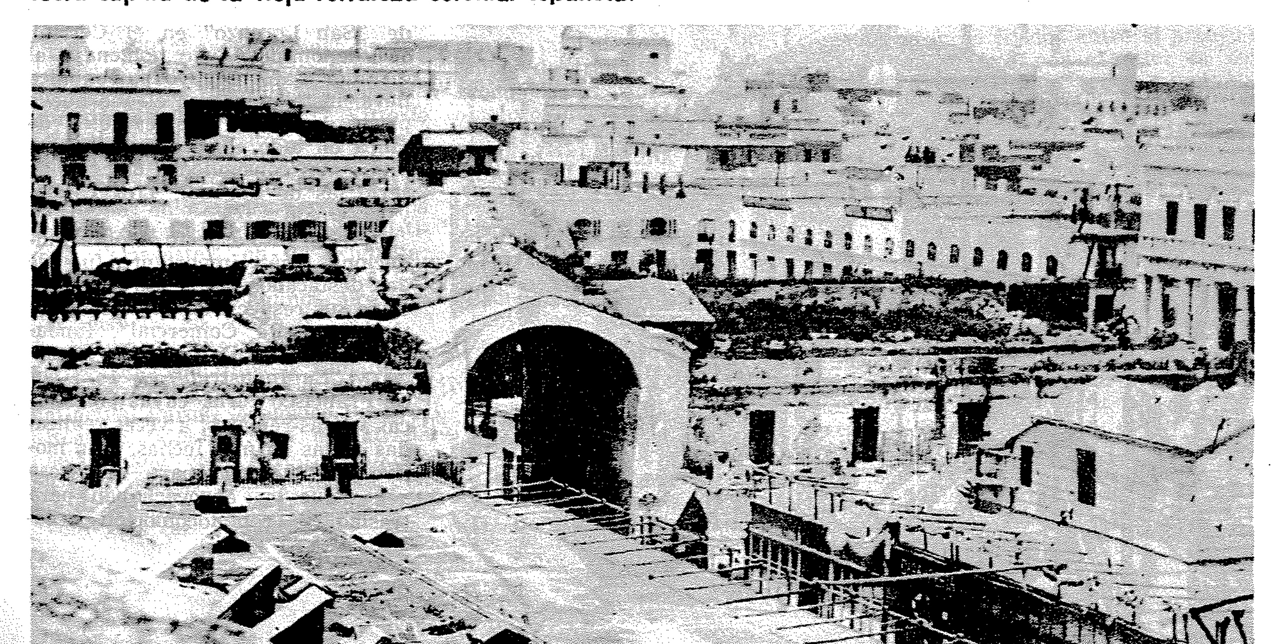
Entre 1878 y 1880 fue demolido el viejo y ruinoso fuerte San José, construido a mediados del siglo XVIII en el extremo noroeste de la península montevideana por el ingeniero español Domingo Petrarca.

Algunos de los materiales extraídos de estas demoliciones fueron utilizados para terraplenar calles y enlosar las plazas de Cagancha y de los Treinta y Tres.

En 1879 llególe el turno a la capilla del Cristo del Cordón, erigida en 1800 en el paraje entonces denominado del Cardal, aproximadamente donde hoy se alza el edificio de la Universidad; fue reconstruida de inmediato casi en el mismo lugar pero dentro de la alineación de la calle 18 de Julio, por cuyo motivo su demolición era reclamada de largo tiempo antes; permaneció en su nuevo emplazamiento hasta 1905, en que la venerada imagen centenaria fue trasladada al frente de la iglesia del Cordón, barrio cuyo crecimiento ha venido contemplando desde hace un siglo y medio.

Por decreto de 31 de agosto de 1878 la Dirección de Obras Públicas fue autorizada a trazar un bulevar de circunvalación de Montevideo de 50 metros de ancho, origen del actual bulevar Artigas, previsto en los planos de Surroca y de Santías de 1872, límite de la planta urbana integrada por la

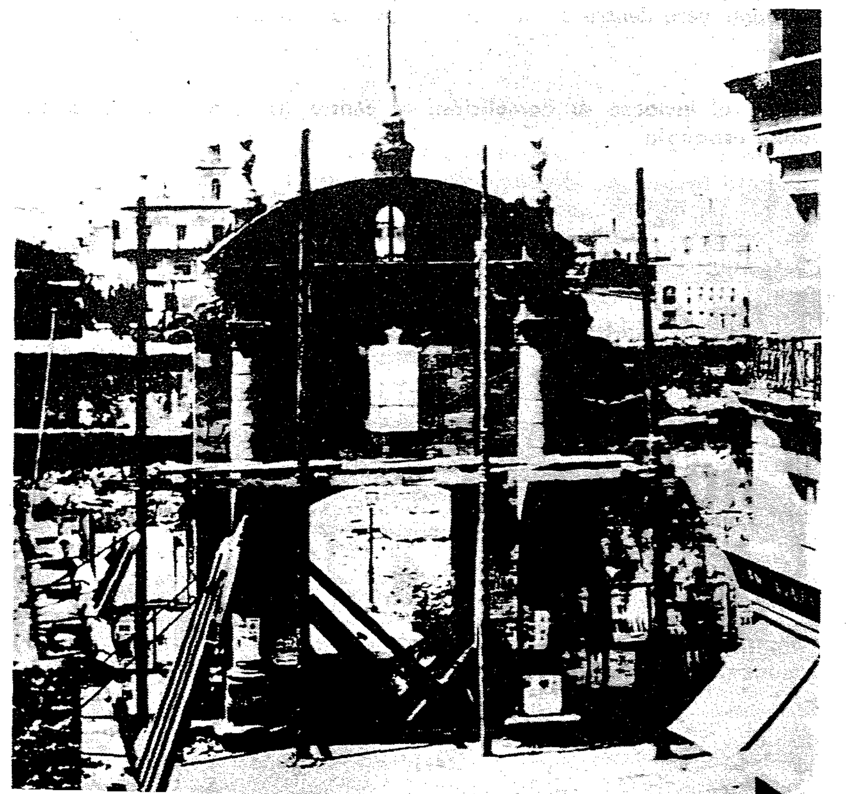
Interior del Mercado viejo (ex-Ciudadela) al inciarse su demolición; al centro la estructura de la que fuera capilla de la vieja fortaleza colonial española.



Vieja, Nueva y Novísima ciudad.

En 1875 la Junta capitalina aprobó las siguientes nuevas denominaciones para calles de estas dos últimas y otras de las afueras de Montevideo: Arenal Grande, Nueva Palmira, República, Asamblea (actual Juan M. Blanes), Municipio (actual Martín C. Martínez), Salsipuedes (actual Juan Paullier), Defensa (actual Joaquín de Salterain), Mal Abrigo (actual Joaquín Requena), Victoria (actual Carlos M. Maggiolo), Patria (actual Acevedo Díaz), Porvenir (actual Tomás Giribaldi), Libertad (actual Sarmiento), Cololó (actual José H. Figueira), Chuy, Mediodía, (actual Itapúa), Legionarios (actual Eduardo García de Zúñiga), Colla, Aceguá (absorbida por el trazado de la avenida Julio Ma. Sosa), Dacá, Batoví, Bequeló, Tala, Martín García, Cuñapirú, de los Libres, Independencia (actual Marcelino Berthelot), Concordia (actual Blandengues), Aurora (actual Domingo Aramburú) y Casupá (actual José L. Terra). Dos años más tarde, en 1877, fueron aprobadas las siguientes nuevas denominaciones: Rocha, Pando, Porongos (actuales Homero de Gregorio y Manuel Landeira), Dolores, Santa Rosa, Melo, Guadalupe, San Fructuoso, San Eugenio (actual Concepción Arenal), Guaviyú y Santa María (actual Rivadavia).

Portón de entrada al Mercado viejo (ex-Ciudadela) pronto para ser desmontado a objeto de su reconstrucción en algún edificio público, como lo fue en la Escuela de Artes y Oficios.



Entre 1875 y 1880 la iniciativa privada mostróse particularmente activa en la fundación de numerosos pueblos o barrios fuera de la planta urbana de Montevideo, o sea más allá del bulevar de circunvalación de la ciudad (Artigas).

En 1877 D. Lino Herosa dio comienzo a la fundación del pueblo de "San Lorenzo" en el Cerrito, así denominado en homenaje al dictador Latorre cuyo patronímico lleva, instalándose en él una nueva plaza de frutos con carácter de única en todo el departamento capital; por consiguiente dejaron de serlo las de Sarandí, Tres Cruces y la Unión.

Pero en este aspecto la obra fundacional más importante fue de dos destacados "pioneros" al frente de sus respectivas empresas particulares: "La Comercial", fundada en 1871 por D. Florencio Escardó, y "La Industrial" en 1873 por D. Francisco Piria, cuyas pintorescas ventas-remates, a veces realizadas en las mismas fechas, eran motivo de diversión para numerosa gente que las aprovechaban para trasladarse con locomoción y co-



Materiales de la demolición del Mercado viejo realizada entre 1876-77 para ensanche de la plaza Independencia, cuya área fue anexada por decreto del 24 de agosto de 1877, y celebrada con motivo de los festejos del 25 de agosto del mismo año.

mida gratis a lugares más o menos distantes de la ciudad que así iba extendiéndose rápidamente por los suburbios.

En 1879 "La Comercial" de Escardó realizó los remates fundacionales de los barrios "Caprera", próximo a Los Pocitos; "Vittorio Emanuel II", próximo a éste, donde fue erigido un busto del rey epónimo, el primero levantado en su honor en América según rezaba el correspondiente aviso periodístico; "Cheveste", en la Figurita; "Mazzini", también próximo a Los Pocitos, y "Garibaldino" próximo al Paso de las Duranas.

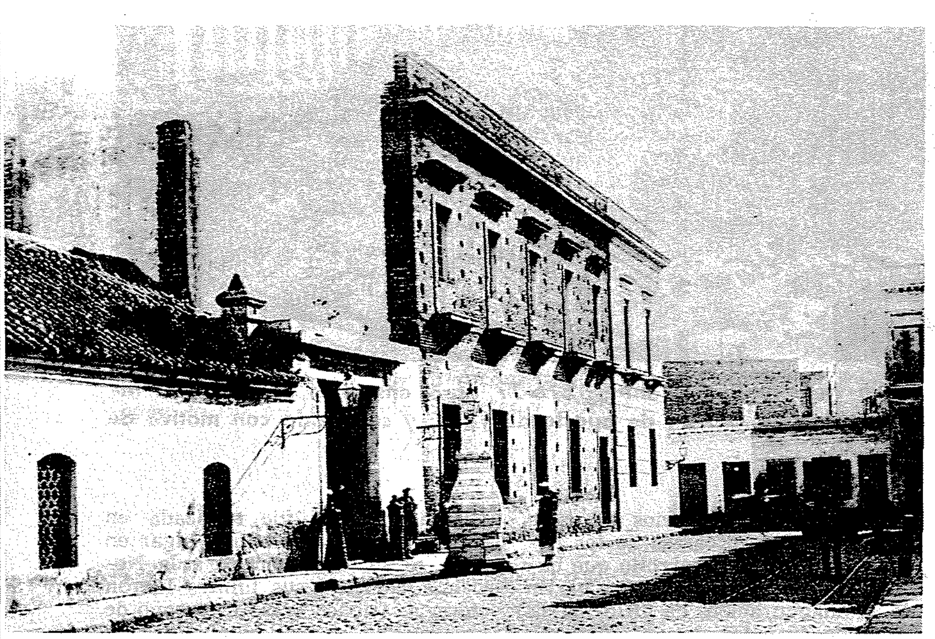
El mismo año 1879 "La Industrial" de Piria fundó y remató los barrios "Nueva Savona", contiguo al actual Parque Zoológico Pereira-Rossell; "Castelar", a la entrada de la actual calle Pereira, próximo a Los Pocitos; "Nueva Génova", en la actual esquina de la avenida Rivera y la calle Buxareo.

La ubicación de varios de estos barrios en las cercanías de los Pocitos obedecía al desarrollo que había adquirido esta localidad a partir de la inauguración, en 1875, de la línea de tranvías de caballos que conducía hasta ella, partiendo de las proximidades de la antigua plaza Saroldi (actual Silvestre Blanco) en la esquina de 18 de Julio y Sierra, para recorrer las calles Rivera y Pereira, entonces sin denominación oficial.

A la sazón era un incipiente caserío levantado sobre la desembocadura del arroyo de su nombre (hoy desaparecido bajo las obras de pavimentación y saneamiento realizadas en la calle Buxareo y la Rambla República del Perú), poblado por pescadores y sus familias, donde en 1868 D. Juan P. Ramírez proyectó la fundación del pueblo de "Nuestra Señora de los Pocitos", delineado por el agrimensor D. Demetrio Isola. Una más amplia delineación fue realizada en 1875, y la definitiva tuvo lugar en 1881, al ser incorporado a la Novísima ciudad"; sus límites fueron entonces fijados entre el arroyo de los Pocitos por el este; la calle Cristóbal Colón (actual José Martí) por el oeste; la calle del Puente (actual 26 de Marzo) por el norte, y la calle de la Masonería (actual Francisco A. Vidal) por el sur.

La sorpresiva renuncia del presidente coronel Latorre en 1880 elevó a la primera magistratura del país al presidente del Senado, doctor Francisco A. Vidal, por el resto del período legal del mandatario dimitente hasta 1884, que no alcanzó a cumplir íntegramente pues renunció a su vez en 1882.

En materia de obras públicas el gobierno del doctor Vidal se concretó a la terminación de los trabajos de demolición del Fuerte decretada por la administración anterior,



Vista parcial de la antigua casa del Fuerte construida entre 1766-70 para residencia de los gobernadores españoles de Montevideo, y también primera Casa de Gobierno de la República.

y a la inauguración del Asilo de Dementes o "Manicomio Nacional" (1880), proyectado y dirigido por el ingeniero nacional Eduardo Canstatt.

La demolición del Fuerte determinó que los ministerios de Relaciones Exteriores y de Hacienda y otras dependencias del Poder Ejecutivo fueran trasladadas al ex-palacio Estévez, oficialmente inaugurado como Casa de Gobierno el 25 de mayo de 1880.

El día 1º de ese mismo mes y año había sido inaugurado el "Nuevo Teatro San Felipe", obra del arquitecto nacional José Ma. Claret, en el mismo lugar del anterior del mismo nombre, frente al Fuerte en proceso de demolición; duró un cuarto de siglo, y fue demolido en 1906 para construir el bello palacete de D. Félix Ortiz de Taranco, actual dependencia del Ministerio de Cultura, frente a la plaza Zabala.

La obra fundacional de pueblos o barrios montevideanos quedó reducida a lo que llevó a cabo "La Industrial" de Piria: "Nueva Savona" (1880), próxima al Prado; "Garibaldi" (1880), próximo al Cementerio del Buceo; "Nueva Nápoles" (1881), en el Cordón, y "De los Españoles" (1881), contiguo al barrio "Castelar".

Con la ascensión del general Máximo Santos a la Presidencia de la República (1882-86), el brevísimo interinato posterior del mismo Dr. Vidal (1886) y el nuevo corto mandato presidencial del general Santos (1886-1888), completóse el llamado período "militarista" de gobierno iniciado en 1876 con Latorre.

Dos importantes resoluciones de carácter urbanístico y edilicio fueron dictadas durante el gobierno del general Santos: el decreto de 16 de enero de 1885, que dio el nombre de "General Artigas" al bulevar de circunvalación de Montevideo y lo señaló como límite de su planta urbana; y la ley de Julio de 1885, que estableció las alturas máximas de los edificios a construir: 22 metros frente a las plazas y bulevares; 21 metros en las calles de 17 metros de ancho; y 17 metros en las calles de menor anchura.

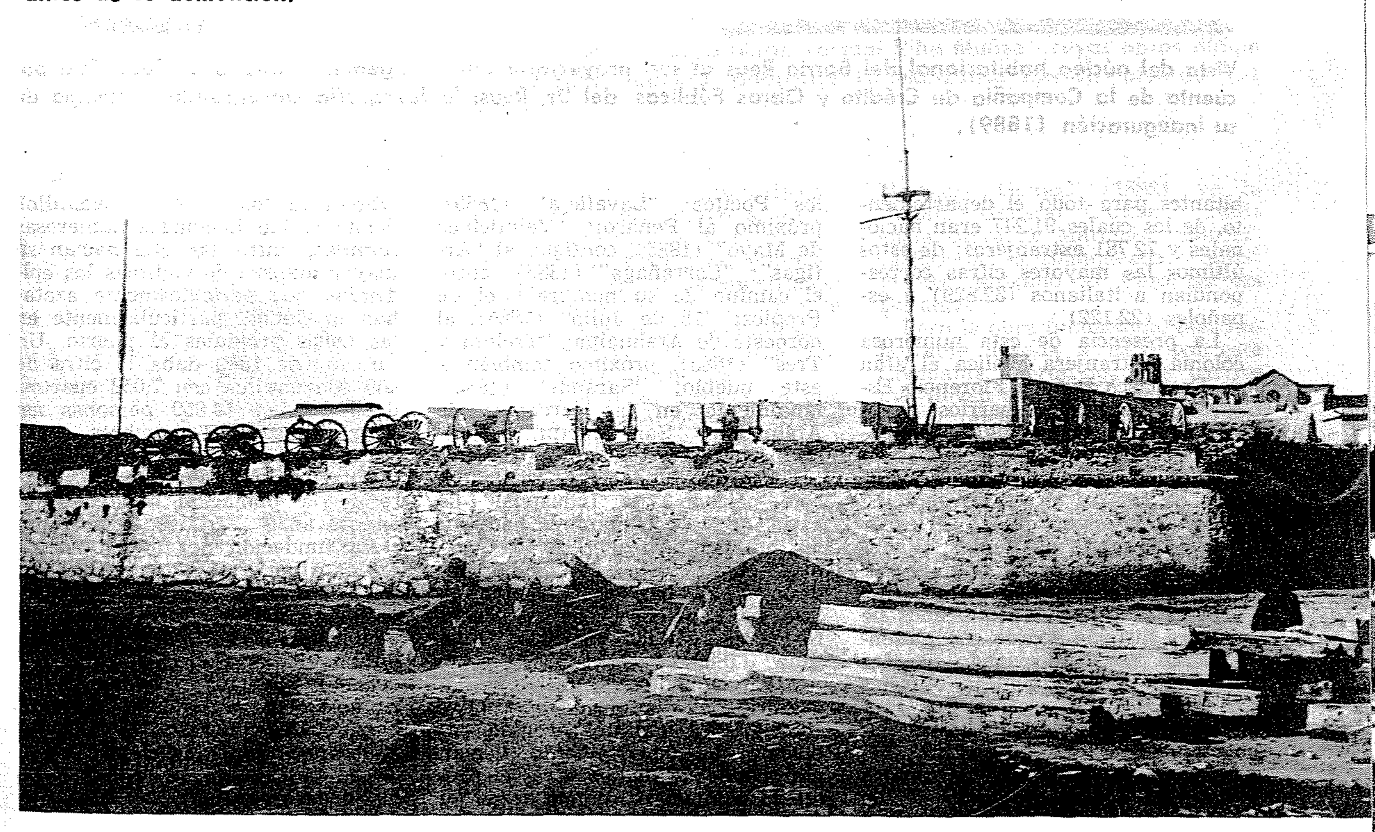
El mismo año 1885 la Junta capitalina dio nombre a varias calles de la Aguada y Bella Vista; cual correspondía al "militarismo" gobernante, les fueron asignados nombres de militares vinculados a la historia del Partido Colorado cuya jefatura política se atribuía al propio presidente Santos: generales Fausto Aguirre, Francisco Caraballo, César Díaz, Juan Ángel Farías, Manuel Freire, Garibaldi (actual Enrique Martínez), José Ma. Luna, Melchor Pacheco, Juan Manuel Pagola, León Palleja, y coronel Fran-

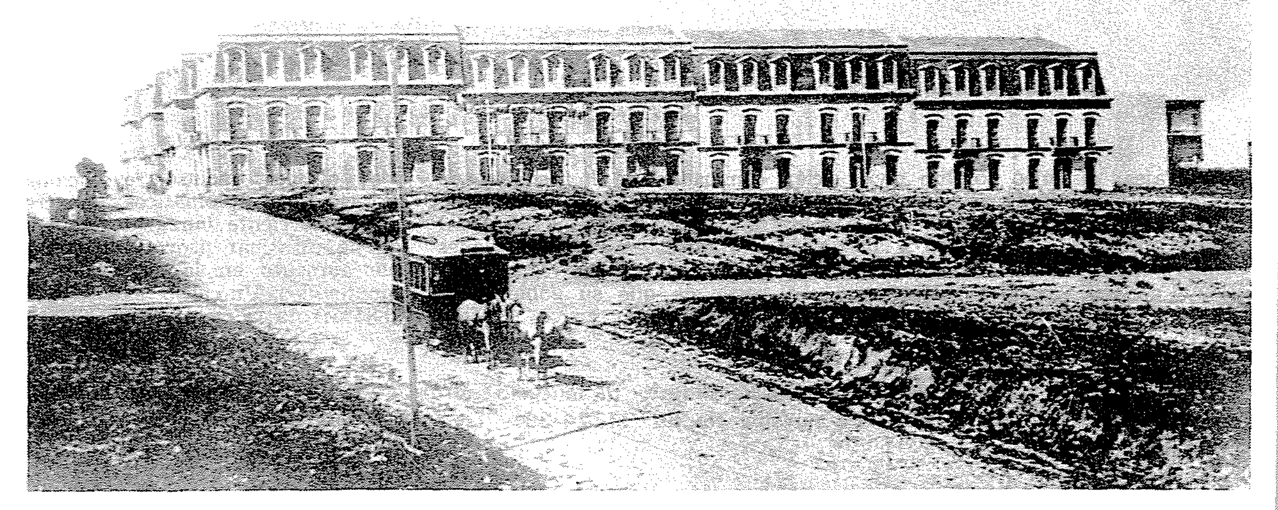
cisco Tajes; el único nombre civil fue el del viejo bardo montevideano Francisco Acuña de Figueroa.

Poco antes de su ascenso a la primera magistratura en marzo de 1882 el general Santos se había instalado en su hermoso palacio recién construido en la esquina de las calles 18 de Julio y Cuareim, obra del arquitecto Capurro, actual sede del Ministerio de Relaciones Exteriores.

A pesar de que su gobierno se vio perturbado por graves conflictos políticos, incluso revoluciones e incidentes diplomáticos, una creciente corriente inmigratoria venida de ultramar provocó un sensible aumento en la población de Montevideo. Un censo levantado en 1884 arrojó la cifra de 164.028 ha-

Vista exterior del antiguo fuerte San José levantado al extremo noroeste de la península montevideana durante el proceso fundacional de nuestra ciudad (1724-30). La fotografía muestra su aspecto poco antes de su demolición.





Vista del núcleo habitacional del Barrio Reus al sur proyectado por el ingeniero italiano D. Juan Tosi por cuenta de la Compañía de Crédito y Obras Públicas del Dr. Reus; la fotografía corresponde al tiempo de su inauguración (1889).

bitantes para todo el departamento, de los cuales 91.247 eran nacionales y 72.781 extranjeros; de estos últimos las mayores cifras correspondían a italianos (32.829) y españoles (22.122).

La presencia de esta numerosa colonia extranjera explica el afán de Francisco Piria y Florencio Escardó por fundar barrios cuyos nombres halagaran sus sentimientos nacionales, aparte de las facilidades otorgadas para la adquisición de solares en los mismos.

La tarea siguió luego a cargo del primero de los antes citados hombres de negocios, quien recurrió entonces a denominaciones de personajes o hechos destacados de nuestra historia acorde con el sentimiento nacional avivado por las solemnes honras públicas oficiales tributadas, bajo el régimen santista, al Fundador de nuestra nacionalidad.

Así fueron fundados los barrios "Artigas" (1884), al noroeste de los Pocitos; "Lavalleja" (1885), próximo al Peñarol; "Veinticinco de Mayo" (1885), contiguo al "Artigas"; "Larrañaga" (1885), entre el camino de su nombre y el de Propios; "18 de Julio" (1885), al noroeste de Atahualpa; "Treinta y Tres" (1885), próximo también a este pueblo; "Sarandí" (1885), igualmente en las cercanías de Atahualpa; "San Martín" (1886), en la zona del Reducto.

Otras dos fundaciones realizó en este período "La Industrial" de Piria, no ya con nombres nacionales, ambas en la zona de los Pocitos: "Méndez Núñez" (1884), contiguo a los barrios "Castelar" y "De los Españoles" con los cuales forma en realidad uno solo; "Fortuna" (1885).

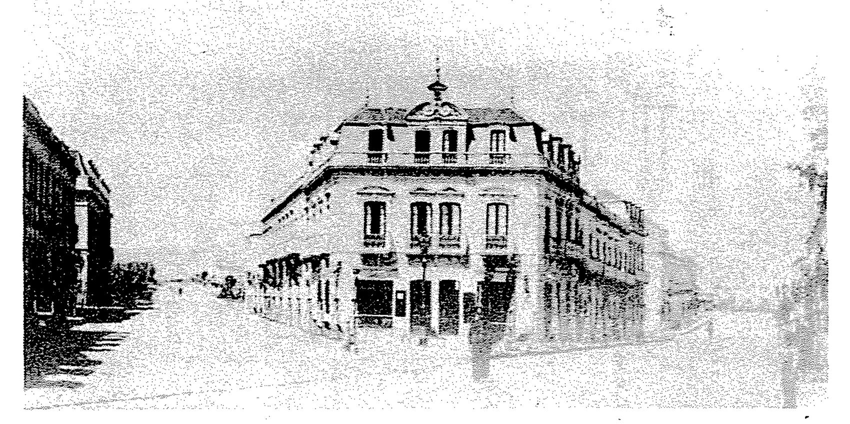
El crecimiento vegetativo y migratorio de Montevideo, que entre 1852 y 1884 quintuplicaron la población del departamento, venían planteando de tiempo atrás el problema habitacional dando origen al lóbrego e insalubre "conventillo" donde vivían hacinadas numerosas familias, entre las que hacían su mayor número de víctimas las epidemias que periódicamente azotaban la ciudad, particularmente en las zonas próximas al puerto. Un informe de 1880 daba la cifra de 469 conventillos con 7.053 cuartos, donde vivían 14.859 personas así distribuidas: 5.756 hombres, 4.117 mujeres 2.664 niños y 2.322 niñas; el total representaba la quinta parte de la población montevideana en ese año.

La fundación de tantos barrios en las afueras de Montevideo contribuyó a solucionar en parte este problema, particularmente entre los inmigrantes extranjeros, sobre todo italianos y españoles, que con sus pequeños ahorros pudieron adquirir solares para vivienda, a largos plazos y bajísimas cuotas en aquellos barrios; en 1884 el porcentaje de moradores en los conventillos montevideanos había descendido a

la décima parte de la población total del departamento.

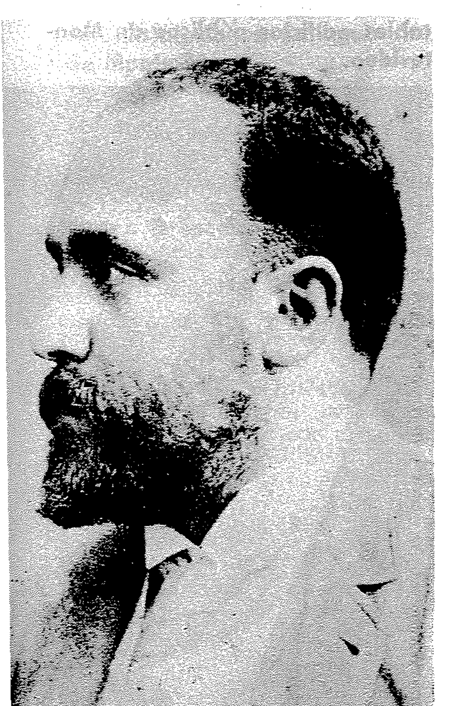
También el general Santos renunció en 1886, dos años antes del término de su segundo mandato presidencial, siendo elegido para sucederle el Teniente General Máximo Tajes por el tiempo complementario hasta 1890.

Su gobierno, nacido bajo el signo de la "conciliación", procedió al desmantelamiento del aparato gubernamental del "militarismo", allanando así el camino al denominado "civilismo" y a la restauración de las libertades públicas.



Vista del Barrio Reus al Norte (actual Villa Muñoz) cuyas obras dirigió D. Marcelino Santurio; abarcaba 18 manzanas con un total de 531 viviendas.

Dr. Emilio Reus (1858 - 1891) quien marcó una época en el desarrollo edilicio de Montevideo.



El período de la administración del presidente Tajes no sólo fue de transformación político-administrativa sino también de febril actividad económico-financiera.

Fue durante su transcurso que se radicó en Montevideo el financista y hombre de negocios español D. Emilio Reus, cuyo nombre se halla vinculado a importantes empresas financieras y obras edilicias de nuestra ciudad. El mismo año de su arribo (1887) fundó el "Banco Nacional", que fue el eje del movimiento bursátil en este período; también en dicho año fundó la "Compañía Nacional de Crédito y Obras", la más poderosa empresa de este carácter hasta entonces conocida en el país.

Entre las diversas actividades de esta última figuraba la venta de y edificación en terrenos; fue así la fundadora de los barrios "Leandro Gómez" (1888), en la Unión; "General Garzón" (1888) en la curva de Maroñas; "Maciel" (1889), en la Blanqueada; "Solís" (1889), próximo al Paso de las Duranas.

Pero la obra fundacional más importante llevada a cabo por esta Compañía fueron los dos barrios que llevan el nombre de su fundador y presidente, ambos en 1889: "Reus del Norte" (actual "Villa Muñoz") y "Reus del Sur", los más notables núcleos habitacionales realizados en el siglo pasado en nuestra ciudad, aun en pie con algunas pocas aunque lamentables modificaciones, y las más típicas y pintorescas de todas las barriadas montevideanas.

Tampoco Piria permaneció ajeno a esta "fiebre de la construcción" como la llamaba un diario de época; y al frente de "La Industrial" fundó los barrios de "Buenos Aires" (1887) en Piedras Blancas; "Joanicó" (1888), próximo al Paso de las Duranas; "Bella

Club Uruguay, obra del ingeniero italiano Luis Andreoni, inaugurado oficialmente en la fiesta patria del 25 de agosto de 1888.

Italia" (1888), cercano a la Chacarita; "Marcelino Sosa" (1888), en la Aldea.

Otras empresas análogas creadas en este período fundaron los pueblos o barrios de "Conciliación" (1889), al noroeste de Sayago; "Porteño" (1889), próximo a la playa Ramírez; "Cristóbal Colón" (1889), próximo al Reducto.

Por decreto de 19 de agosto de 1887 la planta urbana de Montevideo, limitada hasta entonces al norte por el bulevar Artigas, fue ampliada en esta dirección hasta el camino de Propios, llegándose de este modo a los límites extremos de la ciudad previstos cuando su fundación, más de siglo y medio atrás. La zona así incorporada a la planta urbana comprendía, desde el Buceo hasta Atahualpa, varios de los nuevos barrios fundados hasta la fecha.

Un censo municipal levantado en 1889 arrojaba la cifra de 18.174 edificios en Montevideo, así distribuidos: 11.292 en la zona urbana (hasta bulevar Artigas) y 6.882 en la zona sub-urbana (Unión, Reducto, Paso del Molino, Tres Cruces, Pocitos).

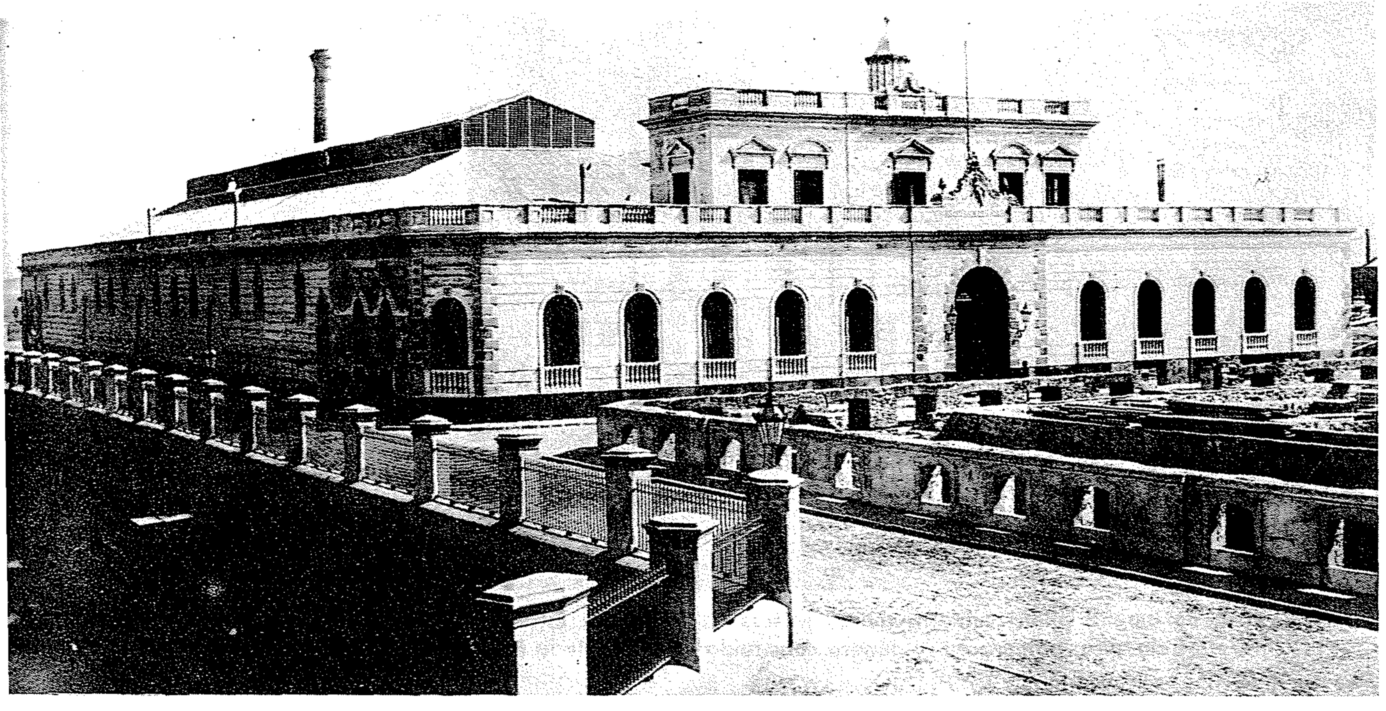
Comparando las cifras de la edificación en 1872 para la Ciudad vieja y nueva (5.317) con las de 1889 para toda la planta urbana de Montevideo (11.292), incluyendo ahora a la Ciudad novísima, se observa que aquélla se duplicó en el término de 17 años.

La edificación privada y la pública, tanto oficial como particular, habían proseguido su ritmo creciente durante la administración santista.

Respecto de la primera privó el tipo de casa de una sola planta, que podría ser llamada "popular", algo "estandarizada"; pero también se construyeron suntuosas residencias como el antes mencionado "palacio Santos", algunas de estilo neogótico, de gran aceptación en aquella época, de las que subsisten la casa-quinta de la familia Soneira en la avenida Suárez, próxima

Ing. Luis Andreoni (1835-1936) autor de algunos de los más notables edificios públicos de Montevideo.





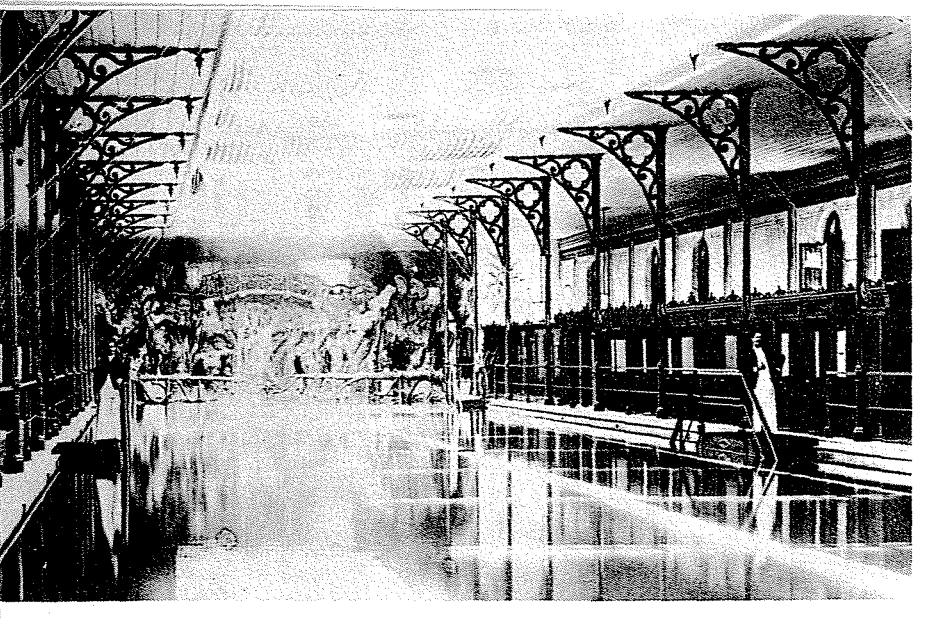
Establecimiento Balneario de Reus y Gaudencio ubicado en los antiguos baños de Gounouilhou (Guruyú), con instalaciones de agua fría y caliente, dulce y salada, que le valieron el calificativo de las "termas de Montevideo".

al Prado, actual residencia presidencial, y el palacio del acaudalado comerciante D. Francisco Gómez en la esquina de las calles 25 de Mayo y Cámaras (actual Juan C. Gómez), proyectado y dirigido por el ingeniero nacional D. Ignacio Pedralbes y de Capua, actual sede de la Junta Departamental capitalina.

En orden a la edificación pública particular u oficial fueron inaugurados en este período el suntuoso edificio del "Club Uruguay" (1888), obra del ingeniero italiano D. Luis Andreoni, radicado en nuestra ciudad desde 1876 hasta su muerte en 1936, autor de otras notables obras dentro y fuera de Montevideo; el nuevo edificio de la "Penitenciaria, Cárcel Correccional y Preventiva" (1888), actual Establecimiento de Detención en la calle Miguelete, proyectado por el ingeniero nacional D. Eduardo Canstatt; el nuevo palco y la nueva pista del Hipódromo de Maroñas (1888) del "Jockey Club de Montevideo", fundado ese mismo año; el "Gran Establecimiento Balneario" de los señores Reus y Gaudencio en la calle Piedras y Patagones (actual Juan L. Cuestas), en el lugar que ocupaba el demolido fuerte San José; el actual edificio de la "Administración de Lotería" (1889), proyectado y dirigido por el arquitecto italiano D. Luis Tosi, en la calle Cerrito entre las de Maciel y Pérez Castellano; y el nuevo "Teatro Politeama" (1889), en la esquina de las calles Colonia y Queguay (actual Paraguay), cuarta sala estable de nuestra ciudad y la mayor de todas, totalmente destruida por un incendio en 1895.

Con el ascenso del doctor Julio Herrera y Obes a la Presidencia de la República (marzo de 1890) se inicia un período denominado del "civilismo" como estilo y sistema de gobierno, luego de las etapas "caudillista" y "militarista" de los seis decenios anteriores.

No obstante las dificultades de orden económico por las que atravesó la administración, particularmente la crisis de 1890 que cul-



Vista de amplia pileta cubierta de 60 metros de largo del Establecimiento Balneario, primera en su género construida en el Río de la Plata.

minó con la quiebra del Banco Nacional, el febril impulso de utilización de los ahorros particulares, acumulados desde la anterior crisis de 1875, siguió su curso aun en medio de esta nueva, por lo que se refiere a los valores territoriales.

En este aspecto continuó la labor fundacional de barrios urbanos y suburbanos por parte de las mismas empresas que dos años atrás se dedicaban a este negocio, y otras de reciente creación.

Así surgieron los barrios de "Valparaíso"; (1890), al este de la Unión; "Diecinueve de Abril" (1890), próximo al Prado; y los fundados por Piria: "Simón Bolívar" (1890) en el Reducto; "Paysandú" (1890), entre las Tres Cruces y la Blanqueada; "Umberto 1º" (1890), entre la Unión y el Buceo; "Belgrano" (1891), en las proximidades del actual parque José Batlle y Ordóñez; "Vilardebó" (1891), próximo a la Figurita; "Rivadavia" (1891), frente al actual Hospital de Clínicas; "Italiano" (1891), en la intersección de las actuales avenidas Italia y Larrañaga; "Bella Vista" (1892), en las inmediaciones de las Tres Esquinas; "Belvedere" (1892), en lo alto de la cuchilla Juan Fernández; e "Ituzaingó" (1893), en las proximidades de Goes.

También bajo el gobierno del doctor Herrera y Obes fueron inauguradas importantes obras públicas oficiales y privadas.

La mayor en el orden edilicio fue el nuevo local de la "Escuela de Artes y Oficios" (1890), actual sede central de la Universidad del Trabajo, cuya institución se remonta a la dictadura de Latorre y que ocupó tres locales sucesivos antes de su traslado a su definitivo emplazamiento.

Al centro de la fachada sur aplicóse el monumental portón de entrada de la vieja Ciudadela, demolida trece años atrás; allí permaneció hasta ser trasladada, en 1959, a su actual ubicación en el costado oeste de la plaza Independencia, en su lugar primitivo.

En noviembre de 1890 fue consagrada la Capilla del Asilo de Huérfanos y Expósitos sobre la fachada sur de este edificio inaugurado quince años atrás, obra también del arquitecto Rabú como el resto de la construcción.

Entre los edificios públicos de propiedad privada levantados en este período, el más notable por la belleza de sus líneas y la calidad de su construcción fue el "Hospital Italiano" (1890), obra del ingeniero Andreoni, que todavía puede admirarse en las proximidades del actual parque Batlle y Ordóñez.

Le sigue en orden de importancia el "palacio Jackson" (1892), obra del arquitecto Tosi, que hoy ocupa el Ministerio de Obras Públicas; fue el primer gran edificio de Montevideo construido para vivienda y casas de comercio al mismo tiempo, y que contó con servicio de ascensores.

Cabe señalar el del "Banco Inglés del Río de la Plata", en la esquina sudeste de las calles 25 de Mayo y Zabala (actual sede de otro banco de plaza), obra del ingeniero Andreoni; el "Hotel Nacional" (1890), anexo al "Gran Establecimiento Balneario" inaugurado el año anterior, actual sede de la Facultad de Humanidades, que fue primer edificio coronado con "mansardas" levantado en la Ciudad vieja, demolidas en 1912.

Dos nuevos templos fueron librados al uso público en 1891: el del "Sagrado Corazón" de los P.P.

Jesuitas, en la esquina de las calles Soriano y Médanos, y el de "Nuestra Señora del Carmen", en la actual avenida Agraciada esquina Venezuela, en la Aguada.

Por último, a fines de 1890 una quinta sala teatral estable fue inaugurada en Montevideo: la del "Politeama Oriental", en la esquina de Mercedes y Andes.

De la anterior enumeración de obras públicas oficiales y particulares se deduce que la crisis de 1890 no paralizó sino solamente atemperó la "fiebre de construcción" de los años anteriores.

Por su parte la Junta capitalina dio nuevas denominaciones a varias calles de Montevideo: "Marsella" (1887); "Liniers" (1889) a la de Juncal chico; "19 de Abril" y "Vilardebó", en 1889; "Gral. Rondeau" (1890) a la de Ibicuy desde la plaza Cagancha hasta la

Inauguración de la plaza Zabala el 31 de diciembre de 1890, diseñada por el ingeniero paisajista francés Eduardo André, autor de un vasto plan urbanístico para Montevideo (1890) en el que se preveía el actual parque José Batlle y Ordóñez.



Aguada; "Brandzen" (1892) a la de Maldonado chica; y "Carlos S. Viana" (1893) al costado este del Cementerio Central.

A fines de 1890 arribaron a nuestra ciudad los ingenieros paisajistas franceses Eduardo André y su hijo René, contratados por la Junta para realizar estudios y formalizar planes de ornamentación de Montevideo; sus planes fueron presentados particularmente para la Ciudad novísima y sus alrededores, si bien no pudieron ser realizados de inmediato debido a las dificultades de orden económico-financiero por las que atravesaba el país.

De ellos sólo se ejecutó el relativo a la Plaza Zabala, inaugurada el 31 de diciembre de 1890 al cabo de doce años del decreto de su creación.

La sucesión presidencial del doctor Herrera y Obes, que diera lugar a uno de los episodios más singulares de nuestra historia política, se resolvió, luego de 21 días de infructuosas votaciones y de rumoreos alarmantes, por la elección de D. Juan Idiarte Borda para el período 1894-1898. Su gobierno fue sacudido por agitaciones partidarias y revoluciones armadas que epilogaron trágicamente en agosto de 1897 con el asesinato del primer mandatario.

No obstante, durante los tres años y medio de su administración se realizaron algunas importantes obras públicas en nuestra ciudad.

Una de las principales fue el planteamiento del "Parque Urbano" (actual Rodó) para cuya creación la ley de 10 de febrero de

Inauguración del monumento a Joaquín Suárez el 18 de julio de 1896 dispuesto por ley de 18 de julio de 1881 con motivo del centenario del nacimiento de aquel ilustre patricio; la estatua fue fundida en Florencia por el maestro Pedro Costa.



1896 que dispuso la liquidación definitiva del Banco Nacional, destinó 35 hectáreas de diversos terrenos de propiedad de dicha institución en las proximidades de la Estanzuela; posteriores expropiaciones fueron ampliando su área primitiva. El plan de su ensanche y ornamentación fue proyectado en 1912 por el ingeniero paisajista francés Carlos Thays.

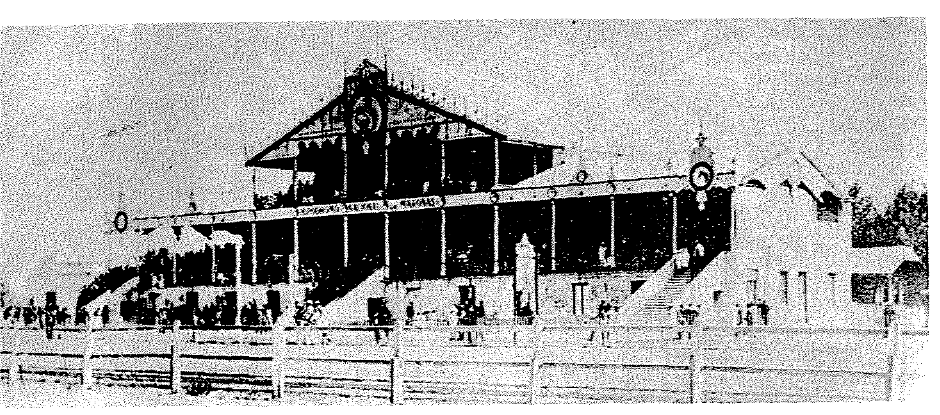
Otra de gran importancia fue la inauguración en 1897 de la nueva "Estación del Ferro-Carril Central" (actual Artigas), proyectada por el ingeniero Andreoni e iniciada en 1894; a ellas cabe añadir la inauguración del monumento a Joaquín Suárez (1896) en el costado sur de la plaza Independencia, obra del escultor nacional Juan Luis Blanes y de su padre el eminente pintor Juan Manuel Blanes; en 1906 este monumento fue trasladado a su actual ubicación en la plazoleta Suárez, donde se alzara la casa solariega de este patricio oriental.

En orden a la iniciativa privada dos importantes edificios públicos fueron también inaugurados en este período: el "Teatro Stella d'Italia" (1895), y el nuevo edificio del "Instituto Verdi" (1895), actual sala de este nombre de propiedad municipal.

A las anteriores obras públicas cabe añadir la fundación de nuevos barrios por "La Industrial" de Piria: "Jacinto Vera" (1895), próximo a la Figurita; "Porvenir (1895), cercano al Cerrito de la Victoria; "General Flores" (1896), en las proximidades de la Blanqueada; "Lavaderos del Este", frente a la playa de Malvín; "Trouville Uruguayo" (1897), contiguo al pueblo



Nuevo Teatro San Felipe erigido en el mismo lugar de la antigua "Casa de Comedias" primera sala teatral montevideana (1791), y luego el viejo San Felipe demolido en 1879.



Nuevo Palco del Hipódromo de Maroñas inaugurado en la reunión hípica del 22 de abril de 1888.

de los Pocitos; "Industrial" (1897), próximo al pueblo Flor de Maroñas; "Estanzuela" (1897), en el paraje así denominado desde la época colonial en las proximidades de la playa de Ramírez.

A la muerte del presidente Idiarte Borda (1897) lo sucedió en el ejercicio del Poder Ejecutivo D. Juan Lindolfo Cuestas, Presidente del Senado, hasta el término del mandato de aquél. Sus primeros actos de gobierno fueron poner fin a la revolución que provocara la trágica muerte de su antecesor, lo cual obtuvo por la paz de 18 de setiembre de 1897; en adhesión a los festejos que ésta suscitara en toda la República, la Junta capitalina dio a la calle Queguay el nombre de "La Paz" (actual Paraguay).

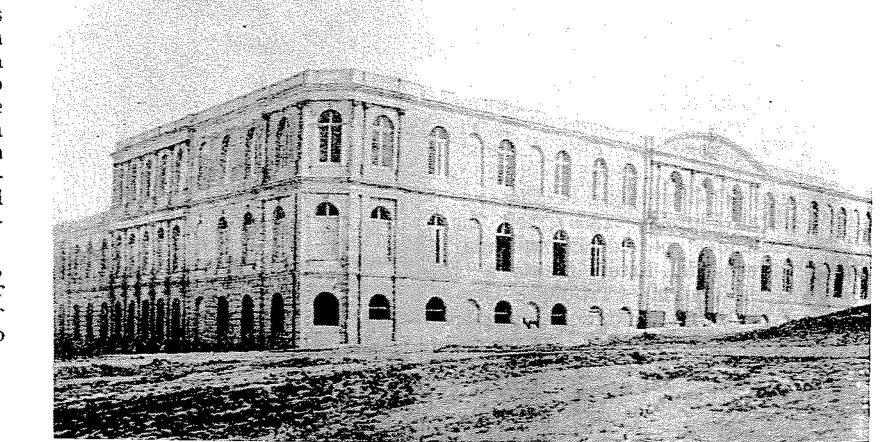
Sobre el término de su mandato, en medio de una áspera lucha por la elección presidencial, el señor Cuestas dio un golpe de Estado disolviendo las Cámaras y creando en su lugar un Consejo de Estado; así inició el segundo período de su gobierno, de carácter dictatorial, hasta el 1º de marzo de 1899 en que fue electo presidente constitucional hasta marzo de 1903, completando con este tercer período cinco años y medio de su administración.

Los dos primeros períodos no fueron muy fecundos en el orden de las obras públicas, debido a las dificultades financieras derivadas de la prolongada liquidación del "Banco Nacional", en tanto se estabilizaba el nuevo "Banco de la República" fundado por su antecesor (1896).

No obstante ello, el siglo XIX fue despedido con algunas importantes obras públicas oficiales y particulares realizadas en Montevideo.

Entre las primeras cabe destacar la inauguración del "Museo Histórico" (1900) en los salones de la Universidad vieja (actual sede de la Facultad de Humanidades), el "Gran Parque Central" (1900), actual sede del Club Nacional de Fútbol, y el nuevo edificio

Nuevo edificio de la Escuela N. de Artes y Oficios cuya construcción inicióse en 1881 siendo habilitado a comienzos de 1890. (Actual sede central de la Universidad del Trabajo.)



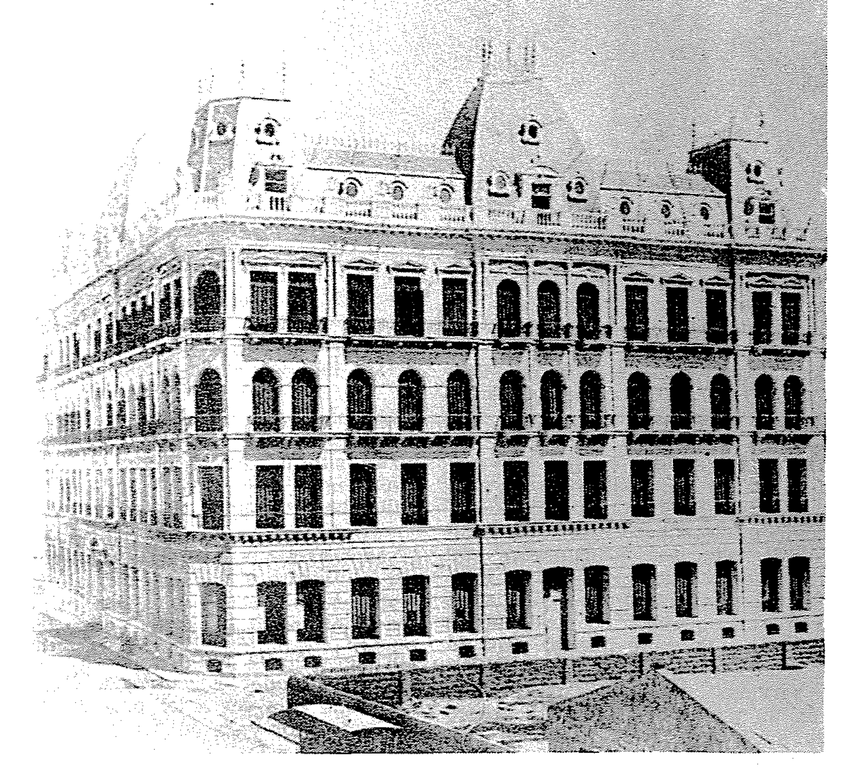
del "Ateneo de Montevideo" (1900), frente a la plaza de Cagancha, obra del ingeniero nacional D. José Ma. Claret y del arquitecto español D. Emilio Boix.

Dentro de la órbita municipal nuevas denominaciones fueron incorporadas al nomenclator montevideano: en 1899, las de las plazas "Silvestre Blanco"; "Lorenzo J. Pérez" (más conocida hoy por la del Gaucho); "Lorenzo Batlle"; "Manuel Herrera y Obes"; Eduardo Acevedo"; "Carlos María Ramírez" y Francisco Araúcho", desaparecidas por las obras de circunvalación del Palacio Legislativo; "Cristóbal Echevarriarza" y "Manuel Barreiro", también desaparecidas por las obras de urbanización realizadas en sus zonas respectivas; y "Pozos del Rey" a la calle Valparaíso.

Entre tanto, Piria proseguía la labor fundacional de barrios dentro y fuera de la planta urbana de Montevideo: "José Pedro Ramírez" (1898), en honor del negociador de la Paz de setiembre, en las cercanías de los Pocitos; "Diego Lamas" (1899), en honor del jefe del Estado Mayor revolucionario, próximo a la Estanzuela; "Tomás Gomensoro" (1899), en las Tres Cruces; e "Isidoro de María" (1900), en las proximidades del cementerio del Buceo.

El censo municipal de 1889 arrojaba la cifra de 215.061 habitantes para todo el departamento de Montevideo.

En el transcurso de la segunda mitad del siglo pasado se levantaron cinco censos oficiales que señalaban las siguientes cifras de población departamental:



"Gran Hotel Nacional" parcialmente habilitado a comienzos de 1890, considerado uno de los mejores de Sudamérica en su tiempo. (Actual sede de la Facultad de Humanidades.)

Año 1852	33.994	habitantes
" 1860	57.913	"
" 1884	164.028	"
" 1889	215.061	"

Comparando estas cifras se observa que en los 37 años transcurridos desde 1852 a 1889 la población del departamento de Montevideo se multiplicó por seis, hasta constituir el 30,7 % de la población total de la República (650.000).

Los censos de 1852 a 1889 distribuían la población montevideana del siguiente modo:

	nacionales	extranjeros
Año 1852	18.590	15.404
" 1860	30.187	27.672
" 1884	91.247	72.781
" 1889	114.322	100.739

Según el censo de 1889 había en el departamento de Montevideo 74.054 menores de 15 años, y 141.007 mayores.

La población trabajadora se componía de 95.294 personas, así distribuidas: 33.886 trabajadores por cuenta propia, y 61.408 por cuenta ajena.

SERVICIOS PUBLICOS DE MONTEVIDEO

A comienzos de la cuarta década del siglo XIX los diferentes servicios públicos de Montevideo, hasta entonces a cargo del Cabildo, se hallaban poco más o menos en el mismo estado que al término del dominio español en nuestro suelo (1814): sus veinte calles pavimentadas con empedrado de cuña destruidas de continuo por las pesadas carretas aguateras de la ciudad; mal alumbradas por unos cuatrocientos faroles de hierro adosados por largos pescantes a los frentes de las casas, alimentados con aceite crudo de potro, cuyo irregular funcionamiento provocaba las continuas quejas del vecindario; sin obras de saneamiento para la evacuación de las aguas pluviales y servidas, y de los excrementos; con un precario sistema de abasto de agua potable expuesto al frecuente agotamiento de las fuentes públicas de la ciudad y de los aljibes particulares por las prolongadas sequías estivales; con un igualmente precario servicio de higiene y limpieza públicas que no podía impedir la formación de grandes basurales en los "huecos" de la ciudad; con escasísimos medios de transporte colectivo de pasajeros, reducido al servicio de algunas diligencias para el interior de la campaña que debían sortear los varios y peligrosos obstáculos existentes en los caminos de acceso a Montevideo.

VIALIDAD URBANA Y SUB-URBANA

Fue a partir de las dos primeras presidencias constitucionales (1830-1838) que se encaró en forma más continuada el problema de la pavimentación de Montevideo.

Por ley de 12 de mayo de 1835, primera en la materia, se autorizaba al Poder Ejecutivo a exigir por una sola vez a los propietarios 4 reales por vara cuadrada de empedrado de los frentes de sus casas; pero su aplicación se vio interrumpida por las guerras civiles que desembocaron en el "Sitio Grande" de Montevideo (1843-1851).

Finalizado éste fue aprobada la ley de 17 de julio de 1855, por la que todas las calles que no hubieran sido empedradas o recompuestas con posterioridad a la ley de 1835 lo fueran por una sola vez a costa exclusivamente de los propietarios, excepto las boca-calles, plazas, edificios y terrenos públicos, que serían costeados por el Tesoro Nacional. Para las calles de la Ciudad vieja se siguió utilizando el empedrado de cuña, cuya obra fue contratada con don Gabriel Munilla; para las de la Ciudad nueva podía elegirse entre aquel sistema o el de Mac Adam, o mixto de ambos, siendo su contratista el señor Avelino Lerena.

Los trabajos de pavimentación cobraron así un gran impulso, al punto de que un diario afirmó en 1859 que la casi totalidad de las calles de la Ciudad vieja y gran parte de las de la nueva se hallaban empedradas; esto no obstante los contratiempos que provocaron las obras de instalación del alumbrado público a gas y de los caños maestros, iniciadas en 1853 y 1856 respectivamente.

En 1858 fueron suprimidos los viejos postes coloniales de algarrobo y ñandubay en las aceras y de tubos de cañón en las esquinas, cuyo retiro era reclamado de tiempo atrás y que fue calificado de "posticidio" por el fecundo bardo nacional Acuña de Figueroa.

La dictadura del general Flores (1865-1868) dio un nuevo gran impulso a las obras de empedrado de las calles montevideanas, particularmente a las de la Ciudad nueva (Aguada y Cordón); y sobre todo de los caminos nacionales: el de la Unión, desde la plaza de Artola (actual de los Treinta y Tres) hasta aquella villa, y el

del Paso del Molino (actual avenida Agraciada), desde el camino de la Figurita (actual avenida Gral. Flores) hasta el puente del Miguelete.

Las obras en estos dos últimos caminos nacionales finalizaron en julio de 1867, siendo celebradas con grandes festejos en la Unión y el Paso del Molino; de este modo la "Ciudad novísima" quedaba unida por sendos caminos macadamizados y empedrados a la planta urbana de Montevideo, acrecida en 1861 por la incorporación de los distritos de la Aguada y el Cordón.

La crisis financiera iniciada en 1868 y las revoluciones promovidas entre 1869 y 1872 impusieron una pausa en las obras de pavimentación de la ciudad, que se venían realizando mediante contratos del gobierno con empresas particulares, hasta que por ley de 24 de julio de 1873 se autorizó a las Juntas departamentales para contratar directamente aquellas obras; de inmediato se dio comienzo al empedrado de la calle 18 de Julio desde la plaza Independencia hasta la de Artola.

El empedramiento de las calles montevideanas volvió a cobrar un fuerte impulso merced a una creación típica del régimen dictatorial del coronel Latorre (1876-1880): el "Taller Nacional", adonde se remitía, tanto de la ciudad como de la campaña, a vagos y malhechores, y acaso algún enemigo del régimen, a quienes se hacía cumplir trabajos forzados en las más duras condiciones; uno de estos trabajos era, precisamente, la fabricación de adoquines, hecho que dio a aquel establecimiento el tristemente célebre nombre de "Taller de Adoquines", la gran cárcel de la Dictadura.

Las sucesivas Juntas capitalinas prosiguieron esta labor de pavimentación en forma cada vez más amplia hasta comienzos del siglo presente.

Una ley de 19 de marzo de 1889 las autorizó a hacer obligatorio el adoquinado de una amplia zona de la Ciudad novísima, comenzándose a utilizar un hermoso adoquín de granito azul.

También se emprendió la macadamización de los caminos de la barra de Santa Lucía, de Las Piedras, de Artigas, de Goes, de Mendoza, de Cuchilla Grande, de Maldonado y de los Corrales, en total 110 kmts. de caminos nacionales, departamentales y vecinales que constituían la décima parte de la red vial del departamento, por un costo de un millón de pesos.

La crisis de 1890 impidió la realización total de estas obras que venían a completar la realizada en 1857 bajo la dictadura de Flores por lo que se refiere a los caminos de acceso a Montevideo.

En 1900 las obras de pavimentación ascendieron a 120.000 metros de readoquinado, empedrado y macadamizado.

ALUMBRADO

El sistema de iluminación durante la primera mitad del siglo pasado siguió siendo el de aceite de potro, pagando los vecinos un real y medio por puerta al asentista encargado del servicio; con la única diferencia de que éste, en vez de contratar con las autoridades municipales, lo hacía directamente con el gobierno nacional, con menoscabo de las facultades propias de aquéllas por falta de una ley orgánica en la materia.

Sólo una vez finalizada la "Guerra Grande" (1838-1852) se constituyó una "Empresa de Alumbrado a Gas" (1852), formada por Demetrio y Aquiles Isola, que solicitaron y obtuvieron del gobierno la concesión exclusiva por 15 años del servicio de alumbrado público de Montevideo por aquel sistema; éste debía ser inaugurado el 18 de julio de 1853 en la plaza Constitución, artísticamente adornada al efecto y con un nutrido programa de festejos dispuesto por el Departamento de Policía de la capital. Lamentablemente aquella inauguración y estos festejos no habrían de celebrarse por causa del motín militar que ese mismo día tuvo por escenario la propia plaza Constitución, y que dos meses más tarde provocó la renuncia del presidente Giró; esto impidió llevar a cabo una obra que colocaba a Montevideo a la cabeza de las ciudades de América del Sur en materia de alumbrado público.

No obstante prosiguieron los trabajos de instalación de cañerías, pero lo reducido del capital de la empresa no le permitía proporcionar más que una iluminación limitada a unas pocas cuadras de la Ciudad vieja.

En este estado anémico se mantuvo hasta 1857, en que un nuevo contratiempo aun más grave paralizó el servicio por muchos meses: la grave epidemia de fiebre amarilla que azotó nuestra ciudad en los primeros meses de aquel año y que cobró más de veinte mil víctimas. El pueblo atribuía a las de-



Vista del extremo norte de la calle Convención, hacia el último tercio del siglo pasado, con el primitivo empedrado de cuña.

fectuosas condiciones higiénicas de la usina del gas, instalada en las proximidades del puerto, así como a las de la red cloacal, iniciada en 1856, la mayor propagación del flagelo; ello dio lugar a un informe de la Comisión de Salubridad relativa a la primera que sirvió de fundamento a una orden del gobierno que dispuso el cese interino del alumbrado de gas y su sustitución por el de aceite hasta tanto no se introdujeran determinadas mejoras en la producción de aquél.

Sólo luego de dos años se regularizó el servicio del gas, mediante un nuevo contrato celebrado el 4 de noviembre de 1858 entre la empresa concesionaria y el gobierno, este último debidamente autorizado por ley de 15 de julio de 1859; la concesión fue concedida por el término de 20 años, al cabo de los cuales el gobierno podría adquirir la usina y todas las instalaciones al precio de contado a establecer por ambas partes; la usina debía ser trasladada en el plazo de un año a la costa sur en un lugar cualquiera hasta la altura del Templo Inglés; el gas debía ser elaborado exclusivamente por carbón mineral; la empresa se obligaba a extender las cañerías elevándolas a siete mil varas en los primeros cuatro años.

El incumplimiento, por parte de la concesionaria, de la obligación de habilitar la nueva usina en el plazo estipulado dio lugar a la rescisión del contrato en noviembre de 1860 y a la suspensión del servicio.

Por ley de abril de 1861 el gobierno fue autorizado para celebrar nuevo contrato con la Empresa del Gas por igual término de 20 años. Quedó entonces fijado como lugar de emplazamiento de la nueva usina la manzana al sur de la calle Florida, contra el mar. El servicio fue reanudado a fines de 1861 y cobró rápido incremento en las casas de comercio y particulares a pesar de las protestas del pueblo y de la prensa por el humo y el olor que despedía y sus frecuentes interrupciones.

Gradualmente el farol a gas fue remplazando al de aceite de la vieja iluminación colonial; hacia 1863 Montevideo estaba con 827 faroles de uno y otro sistema, colocados a 33 varas de distancia entre sí.

A mediados de 1865 la empresa pasó a ser propiedad de Mauá y Cía., organizándose una nueva con un capital de 1:200.000 pesos que dio un fuerte impulso al servicio. Entre 1869 y 1872 la iluminación de gas se había extendido por la

calle 18 de Julio hasta la Unión y hasta el Paso del Molino.

El 31 de diciembre de 1872 eran inauguradas sobre la costa sur de la ciudad la nueva usina y el primer dique de carena del Río de la Plata, mandado construir por Mauá y que desde entonces lleva su nombre.

A comienzos de 1872 la Empresa del Gas y el dique Mauá pasaron a ser propiedad de una Compañía inglesa que explotó ambos servicios hasta el 31 de diciembre de 1971, vale decir casi un siglo.

Por ley de 10 de julio de 1874 las Juntas Económico-Administrativas de todo el país fueron autorizadas a contratar el servicio de alumbrado público a gas por 25 años. En ese entonces Montevideo contaba con 2.528 casas particulares y 2.292 faroles de alumbrado público con dicho servicio, con un total de 20.000 picos de luz de gas y 88 quilómetros de cañerías.

Habrían de transcurrir aún doce años para que se lograra una de las más importantes mejoras urbanísticas de nuestra ciudad: su primer alumbrado público eléctrico, inaugurado el 25 de agosto de 1886.

Fue su iniciador D. Juan Cruz Ocampo, quien obtuvo de las autoridades municipales la autorización correspondiente para la instalación de numerosos focos de alumbrado sistema "arco voltaico" en las plazas Constitución, Independencia y Cagancha, y calles Sarandí y 18 de Julio en la extensión comprendida entre aquéllas. La pequeña usina generadora estaba ubicada en un galpón de la calle San José, detrás de la Casa de Gobierno.

La inauguración se llevó a cabo en la fecha antes señalada con el encendido de diez focos en dos torres de hierro de 50 metros de altura en las plazas Independencia y Cagancha y una treintena de focos en las calles antes mencionadas.

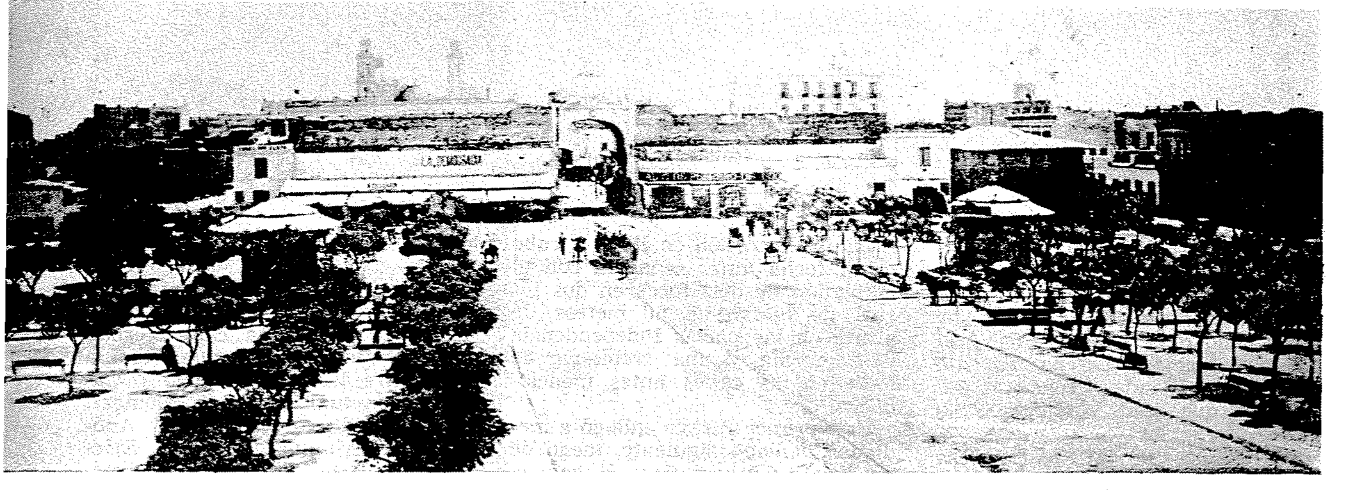
Este primer ensayo epilogó a mediados del año siguiente, luego de un agitado litigio entre el gobierno y el concesionario del servicio, con la rescisión del respectivo contrato y la entrega a las autoridades comunales de todas las instalaciones, que fueron desmontadas por completo.

El verdadero impulsor de este nuevo sistema de alumbrado fue D. Marcelino Díaz y García, progresista hombre de empresa español radicado en nuestra ciudad desde 1871 hasta su muerte en 1899.

A fines de aquel mismo año 1886 instaló una pequeña usina en la hoy desaparecida calle Yerbal, costado norte de la actual rambla Sur entre las de Ituzaingó y Cámaras (actual Juan C. Gómez), y se constituyó la Sociedad Anónima de Alumbrado a Luz Eléctrica "La Uruguaya", cuyo Director-Gerente fue el propio Díaz y García. En octubre de 1888, con el respaldo financiero de la "Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas" del doctor Reus, fue sustituida la "Compañía Uruguaya de Alumbrado a Gas y Luz Eléctrica", que sustituyó a aquélla y que a su vez fue sustituida en julio del año siguiente por la "Compañía Nacional de Luz Eléctrica", tam-

Vista de la calle 18 de Julio a fines del siglo pasado, desde la esquina de Andes hacia afuera, con dos "tram-ways" de caballos de la línea a la Unión.





Plaza Independencia (1873). Al fondo el muro oriental del Mercado viejo y el ábside de la capilla de la antigua Ciudadela abiertos para comunicación de la Ciudad vieja con la Nueva ciudad.

bién bajo el patrocinio financiero del doctor Reus; en ambas sucesivas Compañías actuó Díaz y García como síndico y presidente, respectivamente.

En setiembre de 1889 fue inaugurada la nueva usina del Arroyo Seco, la más grande entonces de América del Sur, y con ella el primer alumbrado público eléctrico de carácter permanente en nuestra ciudad; proporcionó luz a 250 manzanas de la Aguada y del Cordón que no lo habían tenido de ningún género hasta el presente. A partir de entonces este servicio se desarrolló rápidamente; llegó a contar a fines de 1890 con 2.753 faroles eléctricos que fueron sustituyendo paulatinamente a los mecheros de gas del alumbrado público. El alumbrado eléctrico a particulares atendido por la pequeña usina de la calle Yerbal fue desarrollándose en forma mucho más lenta.

Por ley de 10 de febrero de 1896, que procedió a la liquidación definitiva del "Banco Nacional", se dispuso el traspaso a la Junta Capitalina de 14.260 acciones de la "Compañía N. de Luz Eléctrica" y de los demás créditos que ésta adeudaba al susodicho Banco y al Estado, por un monto de 192.000 pesos, con lo cual la referida compañía pasaba a la órbita municipal; finalmente, por decreto de 22 de diciembre de 1897 quitábase a la junta la administración del servicio, que quedó bajo la dirección de un Consejo de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo, primer paso hacia su definitiva estatización en 1912.

La finalización del siglo halló el servicio de luz eléctrica en pleno desarrollo, particularmente en el alumbrado privado, debido a la rebaja de tarifas, la primera en su historia realizada en 1899, así como en el alumbrado público. Se hablaba ya de la urgente transformación de la red de cables aéreos por cables subterráneos para garantizar la regularidad del servicio.

En 1900 el servicio de alumbrado público eléctrico de Montevideo contaba con 4.896 lámparas incandescentes y 73 arcos voltaicos; y el servicio particular con 15.267 lámparas incandescentes.

No obstante en las casas particulares seguía subsistiendo el alumbrado de gas, y en las de condición más modesta el alumbrado de queroseno, cuyas primeras partidas comenzaron a arribar a nuestra ciudad a principios de 1862, anunciándose por la prensa como la "revolución en la luz"...

SANEAMIENTO Y SALUBRIDAD

En otro importante servicio público adelantóse Montevideo a las demás ciudades de América del Sur: fue en el de caños maestros colectores, cuyas obras fueron iniciadas en base a la ley de 25 de junio de 1856, dictada al cabo de un largo proceso legislativo que se inició en 1853.

Dichas obras estuvieron a cargo de D. Juan José de Arteaga de acuerdo con su propuesta originaria, que establecía la contribución obligatoria de los propietarios a razón de 12 pesos por vara lineal de caño construido en toda la extensión del frente de sus propiedades, y desde el centro de la calle hasta sus puertas; de cargo del concesionario corrían los demás gastos, así como la recaudación del impuesto correspondiente.

A poco de iniciados, los trabajos se vieron interrumpidos por la epidemia de fiebre amarilla de comienzos de 1857, cuya rápida propagación el vulgo atribuyó, entre otros motivos y como lo señaláramos, a la defectuosa construcción de los primeros caños maestros instalados en la Ciudad vieja. El problema fue intensamente debatido en la prensa, lo mismo que el del alumbrado a gas al cual se le achacaban iguales consecuencias en la propagación de la epidemia; en uno y otro caso las investigaciones dieron lugar a informes opuestos de la Junta de Higiene Pública y de la Comisión de Salubridad de la Junta.

Afortunadamente ambos servicios escaparon a la campaña abolicionista de sus impugnadores, y corrigiendo sus imperfecciones de acuerdo con los informes de destacados técnicos nacionales prosiguieron su instalación una vez superada aquella dificultad.

No obstante, la población no se decidía a utilizar el servicio de caños maestros, cuya conexión a las casas particulares no era obligatoria, y los pozos negros continuaban casi como en la época colonial.

"Todavía a mediados de 1861 —anota Eduardo Acevedo— denunciaba la prensa que en pleno día y por las calles más céntricas de Montevideo andaban los negros libertos con su barril de materias fecales y aguas inmundas en la cabeza, rumbo al mar, apestando a la gente en todo el trayecto que recorrían."

Sucesivas epidemias de cólera entre los años 1865 y 1868, y de fiebre amarilla en 1873, volvieron a plantear el problema de la defectuosa construcción de la red cloacal de Montevideo, lo que dio lugar a la adopción de las medidas correspondientes para su mejoramiento en base a nuevos dictámenes técnicos de las autoridades sanitarias y municipales.

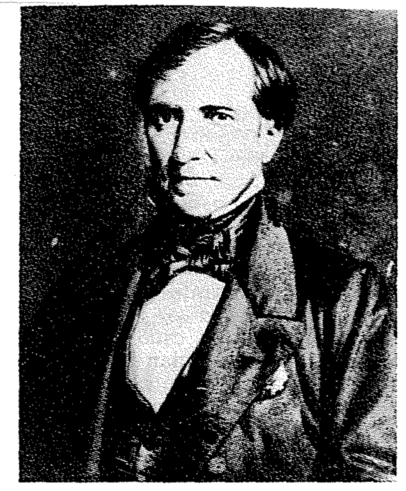
En 1878 un informe de la Dirección de Obras Públicas establecía que la red cloacal abarcaba ya 61 quilómetros y era utilizada por 10.371 casas, de las que 589 eran de inquilinato y encerraban, ellas solas, una población de 17.024 personas; en el mismo informe se hacían consideraciones y sugerencias muy interesantes sobre el tema, señalando que los residuos depositados por los caños maestros en la bahía constituían un foco de infección; se proponía que ellos fueran recolectados en depósitos y expelidos por medio de máquinas apropiadas en la costa sur de la ciudad.

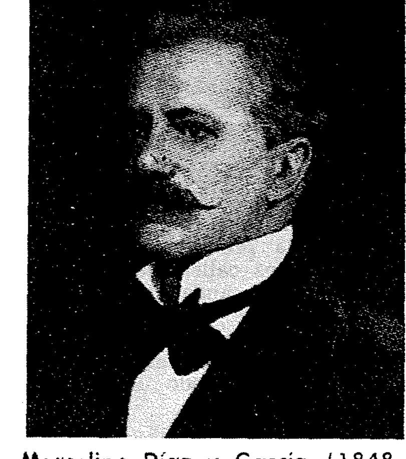
En 1881 el vecindario de la Ciudad vieja solicitó que se declarara obligatorio el uso de la red cloacal con el objeto de evitar la contaminación de los pozos negros que todavía existían en muchas fincas; el reclamo recibió un informe favorable en el Senado para el momento en que la empresa concesionaria construyera el gran caño colector que tenía a estudio.

En tanto proseguía el tendido de conexiones con la red cloacal en la Ciudad vieja por parte de la susodicha empresa, la municipalidad se abocó, en la última década del siglo pasado, a importantes

Vista del extremo sur de la calle Yaguarón hacia el último tercio del siglo pasado; al fondo el Cementerio nuevo o Central y su esbelta Rotonda.







Barón de Mauá (1813-1889) y D. Marcelino Díaz y García (1848-1899) propulsores, respectivamente, del alumbrado a gas y del alumbrado eléctrico de Montevideo.

obras de higienización y saneamiento en las afueras de Montevideo, como ser en la zona de la Aguada, en el Arroyo Seco y en los Pocitos, las que disminuyeron los peligros para la salud pública; finalmente, la ley de 28 de julio de 1913 cometió a la Junta capitalina, el estudio, construcción y conservación del alcantarillado de Montevideo, prohibió la construcción por particulares de nuevas conexiones cloacales, dispuso la toma obligatoria de servicio cloacal domiciliario, y autorizó a la Junta a pactar con la Empresa concesionaria la compra de sus derechos; esta última se llevó a cabo en 1916 por parte del Estado.

AGUAS CORRIENTES

La necesidad de establecer un mejor servicio de abastecimiento de agua a la capital que el de su acarreo en pipas por los aguateros se había planteado a las propias autoridades españolas de Montevideo.

Ya en 1798 Pérez Castellano había propuesto hacerlo mediante acequias desde los manantiales del Buceo, proyecto que fue reiterado en 1801 por el gobernador Bustamante y Guerra, quien comisionó su estudio al Maestro Mayor de Obras don Tomás Toribio. Pero sea por dificultades financieras o de carácter técnico, las obras no fueron iniciadas; se continuó como hasta entonces con la utilización de las fuentes públicas de las afueras de la ciudad, particularmente de los "pozos del Rey" de la Aguada, todavía en uso en los primeros años de nuestra vida independiente.

La necesidad de abastecer de agua potable a la capital se hizo sentir con mayor apremio en los años siguientes a la finalización del "Sitio Grande" de Montevideo (1843-1851), con motivo del aumento de su población y del paulatino agotamiento de sus antiguas fuentes públicas, algunas de las cuales habíanse vuelto salobres, cuando no contaminadas por residuos de origen orgánico, o cegadas por las construcciones levantadas dentro de la Ciudad vieja; a ello cabe agregar las frecuentes sequías que agotaban los aljibes, los que también a veces aparecían contaminadas por los numerosos pozos negros de sus proximidades.

Varias soluciones se habían ensayado y varios proyectos oficiales y particulares habían sido formulados para solucionar este grave problema, hasta que en 1867 el gobierno llamó a propuesta con tal objeto.

De las cuatro presentadas se aceptó la de la empresa Lezica, Lanús y Fynn, cuyo plan en parte modificado por el gobierno, establecía que la usina de captación sería construida sobre el río Santa Lucía; que se concedería a la empresa una subvención mensual de 4.600 pesos durante veinte años, en cuyo plazo sería la única autorizada a vender y colocar aparatos para la provisión de agua, quedando obligada a proveer de toda la necesaria para el abasto de Montevideo y a construir tres fuentes públicas para suministrar hasta dos mil pipas (900.000 litros aproximadamente) diarias gratuitamente.

Las obras comenzaron a fines de 1868, y el servicio fue inaugurado el 18 de julio de 1871, en cuya oportunidad también comenzó a funcionar la hermosa fuente que hasta hoy se encuentra en el centro de la plaza Constitución.

A fines del año siguiente (1872) habíanse colocado ya ocho postes surtidores de agua en distintos lugares de la ciudad, para uso público gratuito.

En octubre de 1875 se dictó un decreto de expropiación de este servicio; fue derogado por decreto de Latorre en abril de 1876.

En 1889 la empresa fue obligada a la construcción de grandes depósi-

tos de decantación y filtración para depurar el agua —que hasta entonces llegaba a Montevideo casi en el mismo estado en que era absorbida en el río Santa Lucía— y depósitos subterráneos y cubiertos para la toma de agua, a fin de mantener su temperatura media en los meses de verano e invierno. Las nuevas obras de la planta purificadora de Santa Lucía fueron inauguradas en 1891; para esa fecha la extensión de las cañerías alcanzaba a 71 leguas, y su capacidad a 25.000 pipas (11:250.000 litros aproximamente).

En 1879 la empresa Fynn-Lezica-Lanús enajenó sus instalaciones y traspasó sus privilegios y concesiones a la compañía inglesa "The Montevideo Water Works Co.", la que prosiguió en la explotación de este servicio público hasta 1950, en que fue asumido por el Estado por ley de 19 de octubre de 1949.

Entre 1884 y 1893 el consumo de agua se había duplicado, con un promedio diario en el último año de 8:574.050 litros, o sea a razón de 40,82 litros por habitante.

TRANSPORTE COLECTIVO Y TRANSITO

Como es natural, mientras el perímetro de Montevideo se redujo a la Ciudad vieja no hubo necesidad de medios de transporte público colectivo, salvo las destartaladas "galeras" afectadas al servicio de postas con la campaña.

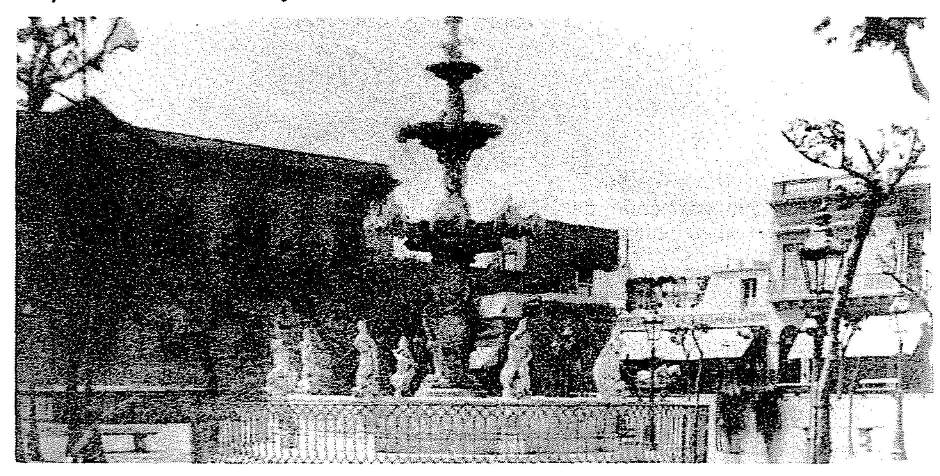
Sólo en la cuarta década del siglo pasado comenzó a funcionar un precario servicio de "volantas" de alquiler que transportaban a los viajeros y sus bártulos desde el puerto hasta los hoteles y pensiones de la ciudad. Un diario de 1843 señalaba la existencia en ésta de 43 coches, galeras, volantas, etc., vale decir, el total de rodados de uso público o particular para transporte individual o colectivo de pasajeros.

Fue al término del "Sitio Grande" que se estableció, en 1851, el primer servicio de "ómnibus diligencias" entre Montevideo y la recién fundada villa de la Unión (ex-Restauración), organizado en esta última localidad. Realizaba dos viajes diarios, por la mañana y por la tarde, de ida y vuelta hasta la plaza Independencia, sin entrar en la Ciudad vieja.

La pavimentación del camino a la Unión (1867) aumentó notablemente el tránsito de pasajeros entre la villa y Montevideo, de modo tal que al año siguiente (1868) fue inaugurada la primera línea de "tram-wais" a sangre entre ambas localidades; a ésta siguieron la del Paso del Molino (1869) extendida hasta el cerro en 1879, y la del Este (1871) hasta la playa de Ramírez, que abrieron la marcha hacia el "gran Montevideo" del último cuarto del siglo pasado.

Poco después fueron inauguradas las líneas de "tram-wais" de caballos del Reducto (1873) hasta Atahualpa; del "Tranvía-Oriental" (1875) hasta el camino Larrañaga; la del Buceo y los Pocitos, inaugurada hasta esta última localidad en 1875, y extendida hasta la primera en 1877; la del Norte (1875), primera que penetró en la Ciudad

Fuente de la plaza Constitución inaugurada el 18 de julio de 1871 con el primer servicio de aguas corrientes de Montevideo.





"Tranvía del Norte" estacionado en la esquina de las calles Piedras y Maciel. Inaugurado en 1875 fue la más conocida línea de tranvías de caballos por haber subsistido hasta 1925.

vieja que partiendo de la esquina de las calles Queguay (actual Paraguay) y Cerro Largo, recorría esta última y las de Yaguarón, Canelones, Cerro (actual B. Mitre), Buenos Aires, Maciel y Piedras, conduciendo su pasaje a los tres mercados de la ciudad: de la Abundancia, Central, y del Puerto.

Cabe recordar que poco antes se había inaugurado la primera línea férrea del país (1869) entre Bella Vista y Las Piedras (departamento de Canelones), si bien ella no corresponde a los medios de transporte colectivo de carácter urbano sino inter-departamental.

La importancia adquirida por los flamantes "tram-ways" de caballos hizo necesaria su reglamentación por decreto de 26 de febrero de 1876.

En los años subsiguientes las empresas de "tram-vías" modificaron o ampliaron su recorrido; la longitud total de sus vías en 1877 alcanzaba a 100 quilómetros.

En 1900 las diversas empresas tranviarias transportaron 20:104.527 pasajeros y contaban con 542 vagones, una red de 186 quilómetros de longitud y un personal de 1.300 empleados.

Desde 1898 comenzó una fuerte campaña en pro de la electrificación del servicio de tranvías de la capital; tuvo concreción en la ley de 24 de abril de 1903, luego de un agitado proceso legislativo. En 1906 se inauguraba la primera línea de tranvías eléctricos.

De allí en adelante éstos superaron ampliamente el número de pasajeros de la última empresa de tranvías de caballos, la del Norte, que subsistió hasta 1925.

CORREOS, TELEGRAFOS Y TELEFONOS

Como servicio público oficial el correo no existió en nuestra ciudad hasta la entrada en ella de nuestras primeras autoridades nacionales, en 1829.

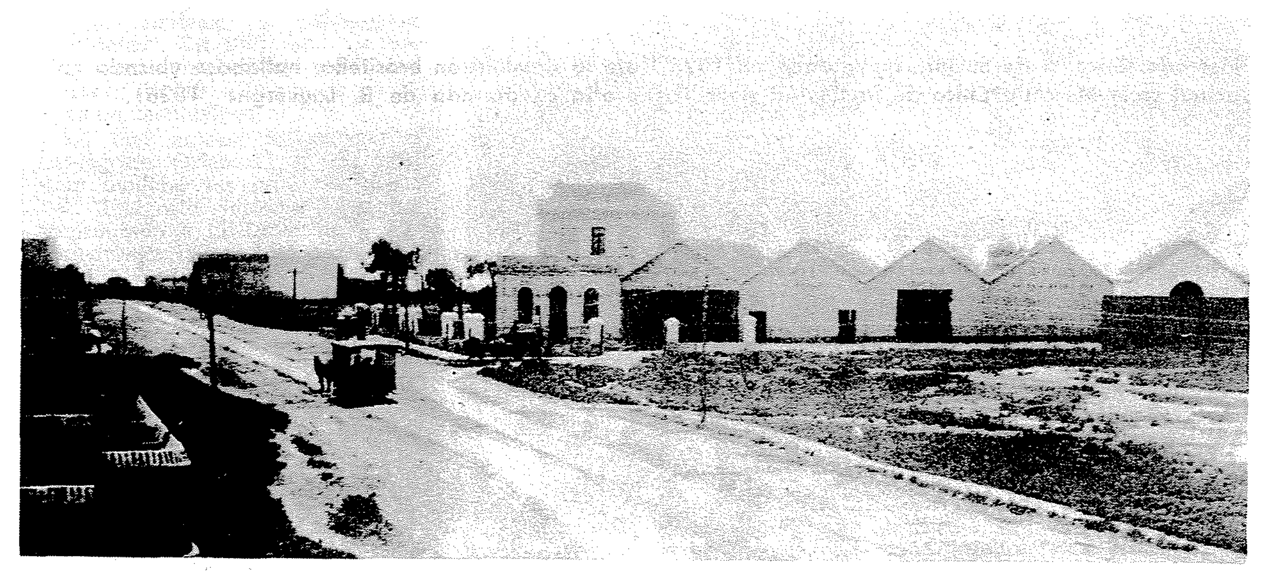
Con anterioridad a esta fecha, bajo el dominio español hasta 1814, y las sucesivas ocupaciones portuguesas (1817-1824) y brasileña (1824-1828), lo reducido del perímetro de la ciudad vieja y del número de sus pobladores no requirió la organización de un complejo servicio de correos, salvo el relativo a la campaña, cumplido por las carretas de posta.

La creación del correo nacional data del decreto de 21 de diciembre de 1827 del Gobierno Delegado instalado en la villa del Durazno, el que instituyó el cargo de Administrador General de dicho servicio, designando a D. Luis de Larrobla, con asiento en dicha localidad.

Instaladas nuestras primeras autoridades nacionales en Montevideo en 1829, el mismo año se trasladó también aquella administración a la capital del flamante Estado oriental; ocupó sucesivos locales hasta su instalación en El Fuerte, residencia de los primeros presidentes constitucionales de la República.

La inestable situación política interna del país en los primeros cuatro lustros de su vida independiente y las dificultades financieras derivadas de aquélla obstaron al mayor

Estación del tranvía de caballos a la Unión establecida en esta última localidad.



desarrollo del servicio de correos cumplido en forma precaria, respecto de Montevideo, por el reducido personal de su Administración.

Será al término del "Sitio Grande" (1843-1851) que comenzará su paulatino y firme progreso, con el establecimiento de los primeros servicios de diligencias con el interior (1852), y de ómnibus diligencias con la nueva villa de la Unión (1853), estableciéndose para los primeros el "timbre de Diligencia" (1856), hoy afanoso logro de los filatelistas.

En 1859 se hizo la primera emisión oficial de sellos postales para franqueo y al año siguiente se instalaron las primeras agencias-sucursales vecinales en varios puntos de la Vieja y Nueva ciudad.

El crecimiento por recaudación de las rentas del Correo se hizo constante entre los años 1858 y 1867, particularmente luego del ajuste de la Convención Postal con la Argentina en 1865.

En 1867 era inaugurado el edificio para Correo, Museo y Biblioteca Pública en la calle Sarandí (actualmente ocupado por la Dirección General de Telecomunicaciones), proyectado por el arquitecto inglés Thomas Havers, a que se ha hecho referencia en la primera parte de este trabajo; allí permaneció este servicio público hasta su traslado en 1929 a su actual emplazamiento en la esquina de Misiones y Buenos Aires.

El año anterior había sido inaugurada la primera línea telegráfica submarina con Buenos Aires (1866), de la "River Plate Telegraph Co. Ltd." Ocho años más tarde eran inaugurados los servicios telegráficos entre Montevideo y Río Grande (1874) por la "Compañía Platino-Brasilera", que permitió al año siguiente las comunicaciones con Europa mediante el enlace con el cable submarino que partía de Río de Janeiro.

En 1875 se instalaron los primeros 23 buzones vecinales adosados a la pared de otras tantas agencias ubicadas en distintos lugares de la Nueva y Novísima ciudad, donde la correspondencia era recogida por cinco carteros munidos de los correspondientes "pases libres" otorgados por las compañías tranviarias.

Por el decreto-ley orgánico de 24 de agosto de 1877 fue creada la

Mercado Chico, o de Sostoa, inaugurado en 1825 bajo la dominación brasileña; hallábase ubicado en la actual calle Mercado Chico de la Ciudad vieja (Litografía acuarelada de B. Lauvergne. 1836).



Dirección y Administración General de Correos que reorganizó este servicio en forma total, dándole una nueva estructura de carácter nacional que se ha mantenido en sus lineamientos generales hasta el presente.

Fue a partir de este decreto que el Correo experimentó sus más notables progresos, que le permitieron incorporarse en 1880 a la Unión Postal Universal, concurriendo luego a los congresos postales de Viena (1891) y de Nueva York (1897).

En 1882 fueron instalados los primeros teléfonos, sistema Gower Bell de alta voz, por la "Compañía Telefónica del Río de la Plata", y dos años más tarde fundóse una nueva compañía telefónica, "La Uruguaya"; ambas se refundieron en 1888 bajo esta última denominación; ese mismo año se creó otra empresa análoga, "La Cooperativa Telefónica". En 1897 entre ambas compañías contaban con 3.439 abonados y 13.440 quilómetros de líneas en Montevideo.

En 1882 habíase inaugurado el "Telégrafo Oriental", y en 1887 eran tendidas las primeras líneas del "Telégrafo Nacional", que fue incorporado a la Dirección y Administración General de Correos en 1892.



Portón de entrada al Mercado viejo (ex-Ciudadela) poco antes de ser desmontado para proceder a la demolición de éste (1876-1877).

ABASTO PUBLICO

Durante la época colonial española el servicio de abasto de algunos comestibles para la población de Montevideo se hallaba sometido al control del Cabildo, ya sea por el sistema de subasta al mejor postor del respectivo asiento bajo condiciones prestablecidas (carne), o por el arancel de precios fijados periódicamente (pan, vino, aceite, azúcar, yerba, sal, arroz, fideos, etc.). La venta al público se hacía en lugares determinados: la carne en la Recova, construida en 1809 a los fondos del Cabildo; las verduras, frutas y aves en el costado sur de la plaza Matriz; el pescado en los puestos instalados en la calle San Joaquín (actual Treinta y Tres), y los demás artículos en las varias "pulperías" y almacenes de ultramarinos de la ciudad.

En 1825, durante la dominación brasileña, se instaló el primer Mercado Público, en un "hueco" do-



Primer Mercado del Este, o de la Abundancia, inaugurado en 1859 en el mismo emplazamiento del actual de su mismo nombre (San José y Yaguarón).

nado por D. Joaquín de Sostoa, situado en la actual calle Mercado Chico, cuyas instalaciones fueron demolidas en 1873.

Con la instauración de las primeras autoridades constitucionales el problema de los servicios de abasto quedó distribuido entre las Juntas Económico-Administrativas de la capital, y el Ministerio de Gobierno por intermedio del Departamento de Policía, quienes heredaron las correspondientes atribuciones de los antiguos Cabildos españoles.

En 1836 fue inaugurado el Mercado nuevo en el interior de la desmantelada Ciudadela, donde subsistió hasta la habilitación del Mercado Central (1869).

Entre 1852 y 1856 funcionaron tres mercados de frutos: en la plaza Cagancha, en la de Artola (actual plaza de los Treinta y Tres), y en la de Sarandí (actual emplazamiento del Palacio Legislativo), hasta la inauguración del Mercado del Este o de la Abundancia (1859) en la esquina de las calles Yaguarón y San José, cuyo edificio fue sustituido por el actual en 1909.

La línea de mercados montevideanos se completó con el del Puerto (1868), notable combinación de hierro y mampostería; y el Nuevo o Central (1869), obra del ingeniero inglés Havers, demolido recientemente para levantar otro en lugar contiguo. Con la habilitación del segundo de los nombrados comenzó la demolición del Mercado Viejo (1876-77) —que fuera llamado también "Nuevo" cuando su inauguración en 1836—, desapareciendo así las últimas trazas de la antigua Ciudadela para ampliación de la plaza Independencia (1877); poco antes había comenzado la demolición del Mercadito de Sostoa (1873), cuyas instalaciones amenazaban ruina.

En 1878 fueron inaugurados los nuevos Corrales de abasto de Montevideo en la barra de Santa Lucía (actual pueblo Santiago Vázquez), así como una línea denominada "Ferrocarril del Norte" entre aquella localidad y la capital, para transporte de la carne faenada. Dicha línea partía de la esquina de las calles Queguay y Corrientes (hoy Paraguay y Gral. Aguilar) en el Arroyo Seco, donde se hallaba la Estación central, torciendo hacia el este para tomar Uruguayana y luego el camino a la Barra (actual Avda. Luis Batlle Berres, ex-Gral. Simón Martínez); a su regreso completaba el circuito dentro de la Nueva y Vieja ciudad mediante una línea de tranvías de caballos con vagones apropiados para el transporte de carne que partiendo de la Estación central del Arroyo Seco seguía por las calles Cerro Largo y Piedras hasta el Mercado del Puerto; de éste por las de Maciel, Buenos Aires y Cerro (actual B. Mitre) con un corto ramal al Mercado Nuevo o Central; por las de Camacuá, Canelones y Yaguarón hasta el Mercado de la Abundancia; y por esta última calle y la de Cerro Largo hasta su punto de partida.

De este modo se cumplía de modo eficientísimo el abasto de carne a Montevideo, cuya población en 1878 consumió 93.051 vacunos, 59.918 ovinos, 7.664 cabríos y 2.830 porcinos; en 1900 el consumo ascendió a 126.170 vacunos y 37.691 ovinos.

En 1884 la empresa convirtóse en sociedad anónima bajo el nombre de "Ferrocarril y Tranvía del Norte"; entre los años 1915 y 1919 fue adquirida por el gobierno, que la incorporó al nuevo organismo de los "Tranvías y Ferrocarriles del Estado". En 1929 cesaron las faenas en los "Corrales de Abasto" de la barra de Santa Lucía.

Los mercados públicos, así como el servicio de abasto de carne, que comenzaron siendo de propiedad y/o explotación de sociedades particulares, entre fines del siglo pasado y comienzos del presente pasaron a manos de las autoridades comunales o nacionales.

HIGIENE, LIMPIEZA Y SALUD PUBLICAS

No obstante las notables condiciones higiénicas naturales de Montevideo, señaladas por destacados visitantes en los siglos XVIII y XIX, sus autoridades municipales y nacionales debieron luchar a brazo partido por la preservación contra numerosos factores adversos derivados del proceso de su poblamiento, los hábitos de sus habitantes y la precariedad de sus recursos financieros.

En este sentido la limpieza de las calles les resultó una improba labor, de dificultades casi insuperables, a pesar de los varios edictos comunales y policiales que conminaban a la población a no arrojar basuras y desperdicios en las calles y "huecos" de la ciudad, y de los servicios de limpieza y recolección domiciliaria, cumplidos con muy escasos recursos materiales.

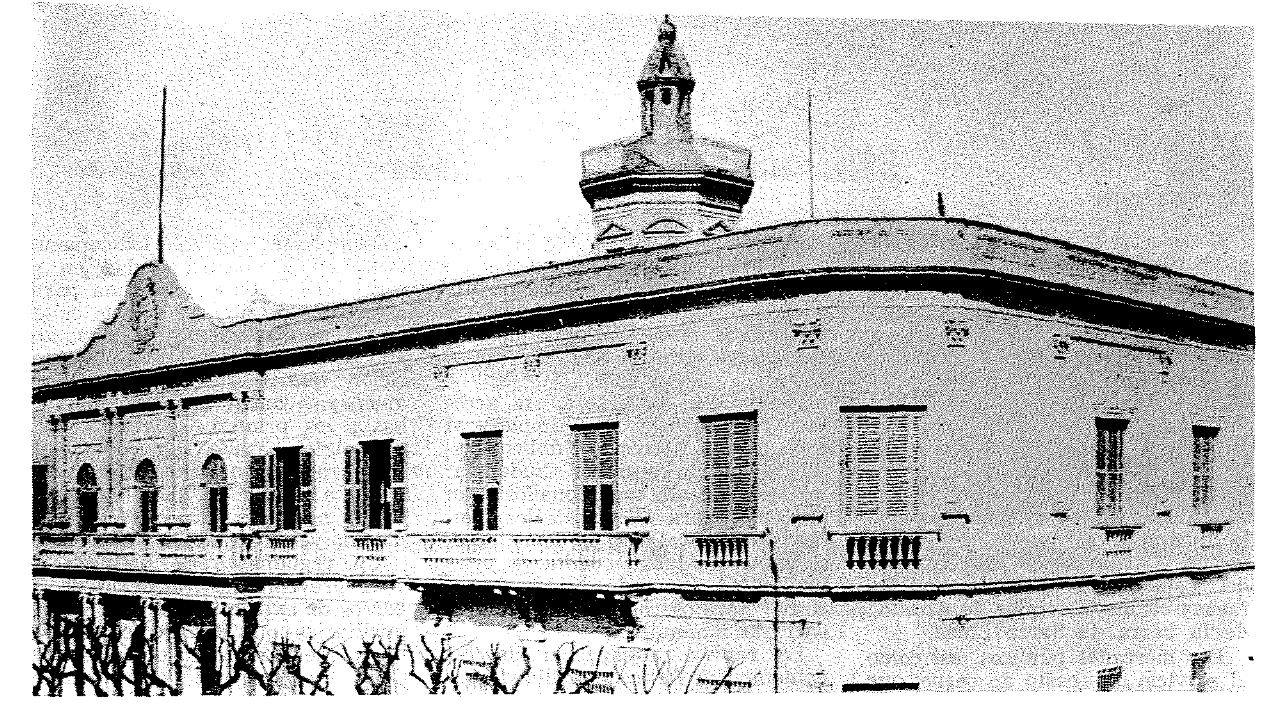
Hasta 1842 la basura era arrojada por los carros de limpieza al costado del Mercado Público instalado en la antigua Ciudadela; los residuos allí amontonados eran utilizados para relleno de los pantanos de las calles más transitadas, si antes no daban cuenta de ellos las piaras de cerdos y los numerosos pordioseros que hurgaban entre la inmundicia.

La rápida propagación de las epidemias de fiebre amarilla y otras enfermedades que periódicamente azotaban a nuestra ciudad en el siglo XIX debióse en buena parte a la falta de higiene de sus calles llenas de pantanos y de residuos, animales en estado de descomposición que fueron una constante amenaza contra la salud pública hasta los primeros cuatro lustros del siglo pasado. Las obras de empedrado resueltamente emprendidas a partir de 1835 y de los caños maestros iniciadas en 1852 disminuyeron aquellos peligros.

Un reglamento de limpieza de 1861 prevenía la utilización de 35 carros de extracción de basuras domiciliarias que debían ser arrojadas y quemadas al costado oeste del Cementerio Central, y obligaba a los

Mercado del Puerto (fachada sobre la calle Piedras), construido por una sociedad anónima particular e inaugurado en 1868.





vecinos a barrer el frente de sus casas hasta la mitad de la calle y amontonar la basura para ser recogida por aquellos carros.

Años más tarde se trasladó el vaciadero de residuos domiciliarios a Punta Carretas primero, y luego a las costas del Bueco, más allá del camino de Propios.

El problema quedó resuelto con la construcción de la Usina Incineradora de Basuras en la costa sur, próxima al Cementerio Central, inaugurada en 1916.

Por lo que respecta a la asistencia pública médica, hasta mediados del siglo pasado estuvo a cargo exclusivamente del Hospital de Caridad, construido entre 1825-1827 sobre el mismo solar en que fuera erigido en 1778 el primer establecimiento de este carácter con que contó Montevideo, a iniciativa de D. Francisco Antonio Maciel, cuyo nombre lleva el actual nosocomio; en él se asistía a toda clase de pacientes, civiles y militares, sin

Asilo de Huérfanos y Expósitos inaugurado el 24 de octubre de 1875 (actual ex-Asilo Larrañaga); la capilla situada sobre la actual avda. Gonzalo Ramírez, obra, también de Rabú, fue inaugurada el 1º de noviembre de 1890.

distinción de enfermedades, sexos y edades. Contaba también con una inclusa para niños expósitos y huérfanos. Por ser el único local disponible, en 1857 hubo que alojar en él a los enfermos de fiebre amarilla, así como de otras enfermedades contagiosas.

En 1860 fue inaugurado el Asilo de Mendigos en el edificio del ex-Colegio o Universidad menor de la Unión (actual Hospital Pasteur) con lo que se logró una casi total desaparición de la mendicidad callejera. En el mismo año los enfermos mentales fueron trasladados a una "Casa de Dementes" instalada en la ex-quinta de Vilardebó, donde en 1880 fue inaugurado el nuevo "Manicomio Nacional" (actual Hospital Vilardebó), proyectado por el ingeniero uruguayo D. Eduardo Canstatt.

En 1875 fue inaugurado el nuevo "Asilo de Huérfanos y Expósitos" (actual Larrañaga, desmantelado y abandonado), obra del arquitecto Rabú.

En 1891 fue instalada una "Casa de Aislamiento" o lazareto de variolosos, origen del actual "Hospital Fermín Ferreira"; y el mismo año los enfermos crónicos alojados en el Hospital de Caridad fueron trasladados a un local en el camino Larrañaga y de allí, en 1895, al Asilo de Mendigos y Crónicos "Luis Piñeyro del Campo".

La administración de estos establecimientos públicos asistenciales

estuvo en un principio a cargo de la Comisión de Caridad y Beneficencia Pública de la Junta Económico-Administrativa, sin perjuicio de la existencia de comisiones de particulares propias de cada uno de ellos, como en el caso del Hospital de Caridad y del Asilo de Mendigos (1860).

Por decreto de 10 de abril de 1880 cesó la intervención de la Junta capitalina en los hospitales y asilos, creándose en su lugar la Comisión Honoraria de Caridad y Beneficencia Pública; y por nuevo decreto de 4 de setiembre siguiente se restableció la Comisión de Beneficencia Pública de Señoras suprimida durante la dictadura de Latorre (1878).

Un nuevo decreto de 5 de junio de 1885 suprimió la primera de estas Comisiones, cuyas funciones quedaron a cargo de la Junta en atención a la difícil situación financiera de aquellos establecimientos, centralizándose así sus recursos en el Tesoro Municipal; hasta que por decreto de 31 de diciembre de 1886, cesó nuevamente la intervención de la Junta y se restableció la Comisión H. de Caridad y Beneficencia Pública bajo la superintendencia del Ministerio de Gobierno, situación que subsistió hasta la creación del Consejo de Asistencia Pública Nacional en 1910.

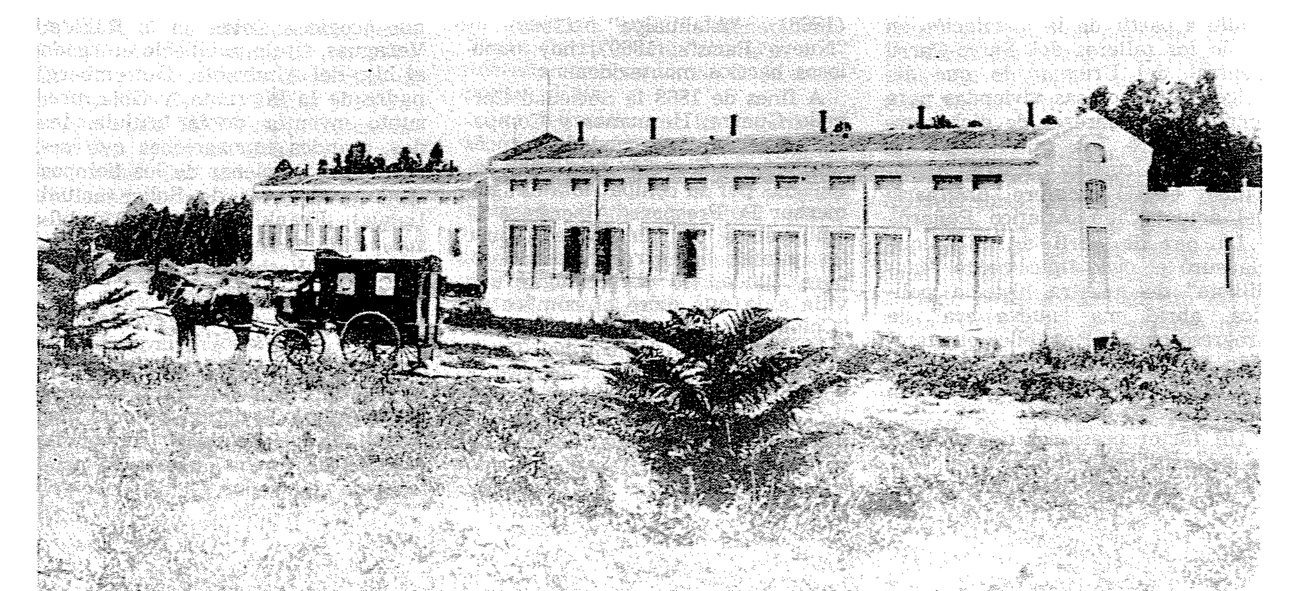
En el quinquenio 1895-1899 el promedio anual de entradas fue el siguiente: Hospital Maciel, 5.058; Manicomio Nacional, 371; Asilo de Huérfanos y Expósitos, 406; Asilo Piñeyro del Campo, 175.

En todos estos establecimientos las dos terceras partes de su población eran extranjeros.

La fuente de recursos para su sostenimiento era casi exclusivamente la Lotería del Hospital de Caridad, establecida en 1818 bajo la dominación portuguesa.

También el esfuerzo privado se hizo presente en los servicios de asistencia médica pública durante el siglo pasado con la construcción del Hospital Italiano inaugurado en 1890, bellísima obra del ingeniero Luis Andreoni que se alza en la esquina de bulevar Artigas y la avenida Italia.

Casa de Aislamiento, lazareto de variolosos instalado en 1891 en el predio ocupado luego por el Hospital Fermín Ferreira del que fue origen.



OTRAS POBLACIONES DEL DEPARTAMENTO

Hasta el último cuarto del siglo pasado no hubo en el departamento de Montevideo otro núcleo importante de población fuera de su capital y los alrededores de ésta.

Solamente el Peñarol, situado a 10 kmts. al norte de la ciudad de Montevideo, aparece citado a comienzos del siglo XIX como un pequeño poblado donde existía una capilla y un cementerio anejo, y contaba con un alcalde, lo cual denotaría la existencia de un cierto número de vecinos allí afincados.

Su nombre proviene de uno de éstos, de apellido Crossa, oriundo de Pignerolo del Po, en el Piamonte (Italia) cuyo topónimo trasmutado en Peñarol fue adoptado al principio como apodo y luego incorporado al apelativo familiar; uno de sus descendientes, el coronel Félix Crossa Peñarol (1807-1867) fue soldado de la "Cruzada Libertadora" de 1825.

El pueblo adquirió mayor desarrollo a partir de la instalación en él de los talleres del Ferro-Carril Central del Uruguay lo que dio origen a numerosas viviendas para empleados y obreros de dicha empresa, entre los que surgió el "Central Uruguay Rail Cricket Club" (1891) nombre originario del actual Club Atlético Peñarol.

La paz de abril de 1872, que clausuró el ciclo típicamente "caudillista" de nuestra historia política, abrió una "nueva era" de progreso para la República que también se manifestó en la fundación de nuevos pueblos dentro de su departamento capital.

Un factor ocasional determinante de esta labor fundacional fueron las epidemias de cólera (1868) y de fiebre amarilla (1872) que azotaron Montevideo haciendo numerosas víctimas entre sus habitantes; las familias pudientes huían de la ciudad e iban a instalarse en nuevos "pueblos" fundados en sus alrededores por las sociedades de ventas de solares de reciente creación, tales como "Campos Elíseos" (1868), "Atahualpa" (1868) y "Nuevo París" (1869), hoy populosos barrios montevideanos.

A fines de 1868 la Sociedad Cornelio Guerra, Hermanos y Compañía adquirió al hacendado francés D. Perfecto Giot 312 hectáreas delineadas por su compatriota el agrimensor D. Prosper d'Albenas, a 11 quilómetros de Montevideo, sobre las puntas del arroyo Pantanoso, para fundar en dicho lugar una villa a la que dióse el nombre de "Colón".

La revolución del coronel Timoteo Aparicio (1870-1872) demoró la apertura de venta de solares en "Villa Colón", que comenzó inmediatamente después de la paz de abril de 1872, por lo cual este año ha sido considerado como el de fundación de la mencionada villa. La primera delineación de d'Albenas señalaba 12 calles, la mayoría de las cuales recibieron denominaciones vinculadas a la hazaña colombina: Pinta, Niña y Santa María, las carabelas descubridoras; Guanahaní, la isla del desembarco; Pérez Marchena (actual Lezica), el fraile español que acogió a Colón en la Rábida; Veraguas, título nobiliario otorgado al hijo del Almirante; Guttemberg, padre de la imprenta, y Goia, presunto inventor de la brújula, las dos grandes innovaciones que señalaron el comienzo de los tiempos modernos; y las de Solís (actual Lanús), Franklin (actual Montalvo), Fulton (actual Juan P. Lamolle), y Washington (actual Luis Lasagna).

A mediados de 1872 comenzó la venta se solares sobre la gran avenida macadamizada que conducía desde la Villa hasta la estación del Ferro-Carril Central, por la que transitaba un pequeño tranvía de caballos de trocha angosta de pertenencia del señor Giot.

En 1783 la Sociedad Lezica, Lanús y Fynn, la misma que en 1871 había inaugurado el servicio de aguas corrientes para Montevideo, adquirió todos aquellos terrenos; ya existía allí una amplia plaza denominada "12 de octubre" adornada con dos fuentes de mármol, un puente de material sobre el arroyo Pantanoso, una frondosa arboleda de millares de eucaliptus plantados por Giot, a más del pequeño tranvía de caballos antes mencionado.

La nueva Sociedad amplió la planta de la villa delineando nuevas calles: Cervantes (actual Mediodía); Galileo, Giot (actual Lanús); Cornelio Guerra; Lezica; Newton (actual Lister), y Peabody. La villa contaba desde 1872 con servicio de aguas corrientes, las que fueron concedidas gratuitamente y a discreción a todos los adquirentes de terrenos hasta 1876.

La venta de solares en esta parte de la Villa, actualmente denominada Lezica, comenzó en 1874, dos años antes de la disolución de la Sociedad Lezica, Lanús y Fynn; a partir de 1876 fueron rematándose los terrenos situados a ambos lados del arroyo Pantanoso, unificándose poco a poco en una sola Villa bajo la administración de comisiones vecinales que promovieron su notable desarrollo hasta comienzos del siglo actual.

En 1877 fue inaugurado el Colegio Pío, anejo a la iglesia, ambos construidos por la antedicha Sociedad según planos del Ing. Newma, y puesto bajo la administración de la Congregación de P. P. Salesianos, recién llegada al Uruguay; en 1882 era inaugurado en aquel Colegio un observatorio meteorológico.

En 1898 la Villa contó con el primer alumbrado público de queroseno.

Con la inauguración del Parque y Hotel (1892) en la que fuera antigua cabaña de Giot, el lugar se convirtió en centro de recreo y esparcimiento de la alta sociedad montevideana en los meses de primavera y verano.

En 1891 fue erigida en la plaza, frente a la estación del ferrocarril, una estatua a D. Francisco Vidiella, uno de los pioneros de la vitivinicultura nacional, quien en 1874 fundó una granja poblada de valiosos viñedos en los alrededores de la Villa.

El mismo año 1872 en que comenzaba la venta fundacional de solares en "Villa Colón" el directorio del Ferrocarril Central creaba un nuevo pueblo frente a la estación de dicha empresa en aquella localidad, que fue denominado "Ferro-Carril"; actualmente es considerado como un barrio de la mencionada Villa.

Fue delineado por los ingenieros de la Compañía en 18 manzanas divididas en solares con dos espacios abiertos, uno en el centro destinado a plaza (actual plaza Juan F. Larrobla), y otro en la parte más baja del pueblo, para un gran estanque y jardín de recreo (actual plaza Lázaro Gadea).

En la propaganda periodística relacionada con el remate de los solares de este nuevo pueblo se decía: "Desgraciadamente no debemos olvidar que no estamos exentos de ser visitados por algún flagelo que nos haga abandonar la capital, por lo que debemos proveernos con tiempo de alojamientos saludables, cómodos y seguros", lo cual confirma lo aseverado anteriormente acerca de la influencia de las periódicas epidemias que azotaban Montevideo como factor importante en la fundación de barrios y pueblos alejados de la capital.

En efecto, un nuevo empuje epidémico de fiebre amarilla a comienzos de 1873 instó a la fundación de dos nuevos pueblos en el correr de dicho año: "Abayubá" y "Sayago".

El de "Abayubá" fue creado por los señores D. Florencio Escardó y D. Marcelino Santurio, a 16 quilómetros de Montevideo, sobre la margen izquierda del arroyo de Las Piedras, contiguo al pueblo de La Paz, y delineado por el Ing. D. Emilio Du Pré; sus cuatro únicas calles fueron bautizadas con nombres indígenas: Urambia, personaje del drama histórico "El Charrúa" del escritor nacional Pedro P. Bermúdez; Caracé, cacique charrúa del "Tabaré" de Zorrilla de San Martín; Siripo, de la célebre tragedia atribuida al poeta argentino Manuel de Labardén; y Arachanes, nación indígena de nuestro territorio. El primitivo puente carretero que unía al nuevo pueblo con el de La Paz fue denominado "Solís" en homenaje al desdichado descubridor del Río de la Plata, víctima de la indómita raza aborigen.

El de "Sayago" fue delineado sobre un área de 8.000 varas en terrenos de un vecino de este apellido, detrás de la estación homónima del Ferrocarril Central, a ocho quilómetros de Montevideo.



Calle Pérez Marchena (actual avenida Lezica) de Villa Colón, con sus gigantescos eucaliptus mandados plantar en 1867 por D. Perfecto Giot, por cuya iniciativa fue delineado el nuevo pueblo.

También la zona de Maroñas, de antigua data en la toponimia montevideana, adquirió carácter de "pueblo" a partir de 1875 como resultado de sucesivos remates de solares por cuenta y orden del Banco Mauá.

En 1879 fue fundado el pueblo "Conciliación", entre las estaciones Sayago y Colón, sobre la margen izquierda de la carretera a esta última villa, en terrenos de la antigua chacra de Grajales. Delineado por el Agr. D Joaquín F. Rodríguez, constaba de 24 manzanas, y a sus calles les fueron dados los nombres de los personajes que intervinieron en el acontecimiento político que recuerda la denominación del nuevo pueblo: la "conciliación" intentada en 1886 por el presidente Gral. Máximo Santos con sus adversarios políticos. Dichos nombres eran: José P. Ramírez (actual Pintos Carneiro), Aureliano Rodríguez Larreta (actual Francisco Álvarez) y Juan C. Blanco (actual Albéniz), los tres integrantes del "Ministerio de Conciliación"; Antonio Márquez, Teófilo Díaz, Pedro de León (actual José M. Navajas), Presidente Santos (actual camino Santos), Gral. Tajes (actual camino Edison), y Nueva Era, como fue llamada la que se iniciaba con la "conciliación", festejada en Montevideo con delirantes manifestaciones de júbilo...

Hasta la séptima década del siglo pasado las vías terrestres de comunicación del departamento de Montevideo con el resto del país seguían poco más o menos el trazado de los viejos caminos coloniales españoles. Por lo que respecta a aquellos que daban acceso a la capital, habíanse construido algunas obras de arte (puentes, calzadas, alcantarillas), que salvaban los mayores obstáculos natura-

les, pero igualmente se volvían intransitables en ciertas épocas del año por causa de las lluvias que desbordaban los grandes y pequeños arroyos próximos a Montevideo.

En materia de vialidad departamental no se la encaró seriamente hasta la creación de la Dirección General de Caminos (1884), dependiente del Ministerio de Gobierno, con importantes cometidos acerca del trazado y amojonamiento de la red de caminos nacionales, departamentales y vecinales programada por el Código Rural.

En 1899 la red de caminos del departamento de Montevideo abarcaba una extensión de mil quilómetros; en dicho año comenzaron los trabajos de macadamización del camino a la Barra de Santa Lucía, a las Piedras, el de Maldonado, el de Cuchilla Grande, el de Mendoza, si bien las obras no alcanzaron a realizarse completamente a causa de la quiebra del Banco Nacional (1890) que arrastró una gran parte de los fondos del Empréstito Municipal afectados a los planes de vialidad. Éstos serán reemprendidos en más vasta escala en el primer cuarto del siglo siguiente.

A partir de la inauguración del "Ferro-Carril Central del Uruguay" en 1869, entre la localidad de Bella Vista, distante dos quilómetros y medio de Montevideo, y el pueblo de Las Piedras, las comunicaciones terrestres de la capital con el interior fueron ampliándose rápidamente: tres años más tarde (1872) el ferrocarril trasponía el río Santa Lucía hasta el pueblo de Juan Chazo (actual 25 de Agosto); en 1866 alcanzaba las márgenes del río Negro en la localidad de Paso de los Toros; y en 1892 llegaba hasta la frontera norte en la ciudad de Rivera.

Mediante la conexión de esta primera línea férrea del país con otras inauguradas en este mismo período —Noroeste (1882), Norte (1887) y Midland (1890)—, Montevideo quedó unida a las principales ciudades y villas de la República, lo que contribuyó poderosamente al desarrollo macrocefálico de la ciudad-puerto capital cuyos prodromos apuntaban ya a fines del siglo XIX.

UN ALERTA A NUESTRO PORVENIR

"En lo que se relaciona con la República Oriental el siglo XIX es un siglo de guerras incesantes. Las luchas contra las invasiones inglesas y portuguesas y las guerras para desligarnos del dominio español llegan al primer tercio de este siglo. Los dos tercios restantes se encargan de llenarlos con brevísimos intervalos de paz, las guerras civiles que empiezan al día siguiente de constituida nuestra nacionalidad y que se repiten con feroz encarnizamiento hasta dos años antes de la conclusión del siglo.

"Por mucho que se busque, no se encontrará un país que haya sido tan castigado como el nuestro por la guerra. Y a despecho de ese cruel castigo hemos vivido y hemos progresado considerablemente, dando testimonio al mundo entero de la inagotable energía de nuestro suelo y de nuestra población.

"No nos podemos quejar, pues. Hemos progresado, y considerablemente. Lo que hace menos sensibles esos progresos y pone de manifiesto a la vez grandes peligros de futuro, si el siglo XX no cierra definitivamente el peligro de las guerras civiles, es nuestra situación geográfica, colocados como estamos entre dos países colosales que marchan desde hace años a banderas desplegadas y no tienen nada que se asemeje a ese espíritu de bandería que entre nosotros ha mantenido en continuo sobresalto el espíritu público durante los primeros setenta años de vida institucional.

Hállase nuestro país tan admirablemente dotado, que en diez o doce años de paz y de honradez administrativa, afianzaríamos sólidamente nuestra nacionalidad, sobre la base de la doble fuerza del número y de la potencia económica que suele imponer más respeto que el número mismo de los habitantes. Pero con la misma verdad puede decirse, que si el país vuelve a las andadas, que si los partidos en vez de colgar sus armas se lanzan de nuevo a la lucha, la selección internacional se encargará por el órgano de los países mejor dotados de América de suprimir por medios violentos o simplemente por medio de la absorción económica, una nacionalidad impotente para cumplir sus destinos."

("EL SIGLO", 1/I/901)

BIBLIOGRAFIA

ABELLA TRÍAS, J. C. — **"Montevideo, la ciudad en que vivimos".** Talleres Gráficos "Prometeo". Montevideo, 1960.

ACEVEDO, E. — **"Anales Históricos del Uruguay",** tomos II-IV. Casa Barreiro y Ramos S. A. Montevideo, 1933-1934.

ARREDONDO, H. — **"Civilización del Uruguay".** Talleres Gráficos "El Siglo Ilustrado". Mont.-1951.

CASTELLANOS, A. R. — **"Nomenclatura de Montevideo".** Imprenta "Atenas". Montevideo, MCMLXII.

CONCEJO DEPTAL. DE MONTEVIDEO. Museo y Archivo Histórico Municipal — **"Anales Históricos de Montevideo",** vols. I-V Impresora Rex S. A. Montevideo, 1957-62.

DE MARÍA, I. — **"Montevideo antiguo. Tradiciones y recuerdos".** Biblioteca Artigas. Colec. de Clásicos uruguayos, vols. 23 y 24. Colombino Hnos. S.A. Mont 1957.

DE MARÍA, I. — **"Memorias histórica del Hospital de Caridad".** Imprenta y Tipografía a vapor. Montevideo, 1864.

DE MARÍA, I. — **"El correo del Uruguay".** Tipografía de la Escuela N. de Artes y Oficios. Montevideo, 1905.

DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA GENERAL — **"Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay"** (1884-1900). Tipografía Oriental. Montevideo, 1885-1893. Impr. a Vapor de "La Nación". Montevideo, 1895-1896. Impr. "El Siglo Ilustrado". Montevideo 1898. Impr. a Vapor de "La Nación". Montevideo, 1900-1901.

DE PENA, C. M. — **"Montevideo y su departamento hasta 1889".** Establ. Tipográfico y Litográfico Oriental. Montevideo, 1892.

GIURIA, J. — **"La arquitectura en el Uruguay".** Imprenta Universal. Montevideo, 1955.

LUCCHINI, A. — **"Ideas y formas en la arquitectura nacional".** Colecc. "Nuestra Tierra", vol. 6. Impresora Rex S. A. Montevideo, 1969.

MAESO, C. M. — **"El Uruguay a través de un siglo".** Tipograf. y Litograf. Moderna. Montevideo, 1910.

PARIS DE ODDONE, B.; FARAONE, R. y ODDONE, J. A. — **"Cronología comparada de la historia del Uruguay (1830-1945)".** Universidad de la República. Dpto. de Publicaciones. Imprenta Nacional. Montevideo, 1966.

PÉREZ MONTERO, C. — **"La calle del 18 de julio (1719-1875)".** Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, tomos XVI y XVII. Imprenta "El Siglo Ilustrado". Montevideo, 1942.

VARIOS — **"El Libro del Centenario del Uruguay (1825-1925)".** Imprenta Latina. Montevideo, 1925.

Editor-Director DANIEL ALJANATI Editores Asociados MARIO BENEDETTO y WALTER PERDOMO Director Coordinador JULIO ROSSIELLO Secretario Gráfico HORACIO AÑON Fotógrafo AMILCAR M. PERSICHETTI

 Impreso en Impresora Rex S. A. calle Gaboto 1525, Montevideo. Agosto de 1971. Comisión del Papel: Edición amparada en el art. 79 de la ley 13.349.

Precio de venta al público, sujeto a modificación de acuerdo a la ley Nº 13.720 del 16 de diciembre de 1968 (COPRIN) $ 240.00.